colecta cuceritorii

J.B. CHARCOT

Cristofor Columb

VĂZUT DE UN MARINAR

Cărftt BUCUREŞTI 1998

Traducere şi adaptare Gabriela Dobrişan

© *1998* PRIETENII CĂRŢII CP-58 – 47 BUCUREŞTI ISBN 973 – 573 – 219-X

— B 1)

Introducere

Era nevoie de această carte? Nu ştiu, dar aş dori să se vorbească despre ea; şi cei care ar lăuda-o, şi cei care ar critica-o mi-ar asigura un mare număr de cititori.

Generaţia mea cunoştea încă destul de bine explorările Marelui Navigator, generaţia de mijloc auzise câte ceva, iar tinerii nu ştiau mai nimic la vremea când *L'Histoire Merveilleuse de Cristophe Coulomb*, cartea scrisă de Jean Paul Alaux cu aceeaşi măiestrie cu care vărul său, Gustave Alaux, o ilustra, redeştepta interesul adormit.

Totuşi, prietenii mei Alaux, făcându-mi onoarea de a-mi cere o prefaţă pentru atractiva lor expunere, deplângeau alături de mine ignoranţa majorităţii francezilor în domeniul maritim. Această lipsă de informaţie a

dat ocazia multor scriitori să-i strice reputaţia lui Columb, străduindu-se, pretextând că făceau critică istorică, să-l transforme într-un visător sau într-un aventurier de joasă speţă care habar n-avea de treburile marinăreşti. Autorii m-au asigurat că o completare a mea, oricât de aridă ar fi fost, la cartea lor atât de bine scrisă, era necesară şi ar fi interesant de cunoscut marinarul Cristofor Columb. Căzând de acord, studiind în profunzime documentele pe care mi le-au oferit cu generozitate, am început lucrul.

Subiectul incitant m-a purtat mai departe de scopul propus; mergând pe firul uimitoarei epopei, am întrezărit ocazia de a atrage atenţia publicului din ţara mea asupra navigaţiei. Pentru că această carte am scris-o chiar în atmosfera acţiunii sale, înconjurat de orizontul care atrage în depărtare trupul şi spiritul, sper că mi se va

ierta faptul că am cedat, pe alocuri, ispitei de a filosofa puţin.

Destinată „omului de pe stradă” şi mai ales tinerilor, ea a fost scrisă cu pasiune. A trebuit să intru în explicaţii pe care le veţi considera câteodată puerile. Rezultat al numeroaselor mele lecturi, cartea – mărturisesc – este o compilaţie şi neg orice pretenţie de a aduce un document nou. Este drept că, dacă orientarea vieţii mele mi-a permis să pun în lumină şi să înţeleg anumite detalii ale Operei amiralului care le-au scăpat altora, pot să mă laud şi cu interpretări originale asupra unor întâmplări.

Cred că am păstrat Urnitele admise ale adevărului, dar mi se poate reproşa câteodată o tendinţă de a înclina balanţa spre partea de legendă.

Nu mă voi apăra, dar – fiindcă nu sunt istoric – compar bucuros Istoria cu un magnific lingou din aurul

CRISTOFOR COLUMB

cel mai pur, iar Legenda, cu bijuteriile făcute din bucăţi ale acestui metal scump.

Să păstrăm cu grijă în Templul Istoriei preţiosul lingou rezervat iniţiaţilor. Cât despre bijuterii, să le aruncăm, dacă sunt neşlefuite; dacă sunt frumoase şi fin prelucrate, să împodobim cu ele statuia Idealului, înălţată la capătul lungului drum al vieţii, ca să putem merge spre ea în ciuda încercărilor şi a oboselii, uimiţi de frumuseţea ei şi susţinuţi de puterea pe care o dă dragostea sa.

J. B. Charcot, la bordul vasului *Pourquoi Pas*?

Octombrie 1927

J…

— UI

Cristofor Columb – portret de Ghirlandajo

T

j

CRISTOFOR COLUMB ÎNAINTE DE ANUL 1492

Naşterea şi copilăria lui Cristofor Columb ieşi treisprezece oraşe şi sate italiene îşi dispută onoarea de a fi proclamate loc al naşterii sale, iar Rochefort Labouisse a căutat să-i dovedească originea franceză, abatele J. Peretti pe cea corsicană şi Luis Ulloa pe cea catalană, se ştie, în general, că Genova este locul naşterii lui Cristofor Columb.

Totuşi, părerea lui Luis Ulloa merită să ne reţină atenţia. El spune că numele navigatorului nu se scria nici Colombo, nici Colon, ci Colom, nume răspândit în Catalonia, care explică numele Colomo, existent în textele vechi; armele personale ale lui Columb, considerate

fanteziste, sunt apropiate ca aspect de cele de pe stemele catalane; se crede că, necunoscând limba italiană, şi-a atribuit originea genoveză din motive de securitate. În sfârşit, o parte a biografilor săi îl identifică pe Columb cu piratul Juan Colom, care a trebuit să-şi schimbe prenumele în Cristoferens, pentru a-şi reface reputaţia.

Argumentele acestei teze par uneori foarte convingătoare, ansamblul lor se coordonează şi poate, după cum spune distinsul specialist în civilizaţie preamericană R. d'Harcourt, va deveni într-o zi istorie. Dar ea conţine multe supoziţii şi lacune, iar dacă domnul Ulloa distruge vechile temelii, el nu construieşte nimic în schimb, spunându-ne doar să avem răbdare, căci descoperirea familiei catalane se va face în timp.

Iar cum Raccolta, H. Vignaud şi mai ales H. Harrisse, prin cercetări riguroase, desfăşurate cu minuţiozitate, ne-au făcut să cunoaştem cu destulă precizie familia genoveză a marelui navigator, ne mulţumim pentru moment cu concluziile lor, satisfăcătoare şi suficiente.

Italia şi Spania, ambele bogate în celebrităţi, au, o dată în plus, dreptul de a fi mândre, prima fiindcă îl numără pe Columb printre fiii săi, a doua pentru că a avut generozitatea de a-l primi pe acest străin, iar celelalte naţiuni le datorează prinosul lor de admiraţie şi recunoştinţă, căci au dat umanităţii un om de geniu.

Pare, într-adevăr, un fapt bine stabilit de Henry Harrisse că un plebeu sărac, Giovanni Colombo, trăia în Quinto, un orăşel de lângă Genova, în prima jumătate a secolului XTV. El a avut doi fii, Antonio, care a rămas la Quinto, şi Domenico, stabilit la Genova, în jurul anului 1439. Amândoi erau ţesători.

Domenico, singurul care ne interesează, s-a căsătorit cu Susanna Fontanarossa, de la care a avut patru fii:

Cristoforo, Giovanni-Pellegrino, Bartolomeo şi Giaco-mo, şi ei ţesători, şi o fiică, Bianchinetta, care s-a căsătorit cu Giacomo

Bavarello, un mezelar care ţinea o prăvălie nu departe de locuinţa lui Domenico Colombo, în mahalaua San Stefano, cartierul ţesătorilor.

Cristoforo s-a născut între 29 octombrie 1446 şi 29 octombrie 1456, probabil în 1452. Cristofor Columb, apoi urmaşii săi, temându-se, pe bună dreptate, de prejudecăţile epocii şi de trufia spaniolilor, fără a-şi nega originea modestă, au încercat să o ascundă, lăsând să planeze îndoiala asupra înrudirii cu faimosul marinar Columb cel tânăr şi cu renumitul pirat Columb, şi ascunzând data reală a naşterii navigatorului, pentru a crea confuzie în cazul unor cercetări care ar fi putut să provoace revelaţii inutile. Este evident, din acelaşi motiv, faptul de a fi lăsat să se răspândească zvonul că, după ce a primit instruirea necesară la Genova, Cristofor a fost trimis la Universitatea din Pavia. Dacă informaţia este adevărată, i-a avut ca profesori de astronomie nautică pe Stefano de Faenza şi Antonio de Tergazzo. A urmat cursuri de filosofie naturală, unde învăţa *Fizica* lui Aristotel şi cosmografia, şi astrologie, care cuprindea geometria şi geodezia, mişcările corpurilor cereşti şi noţiuni de astronomie, alături de tot ce se ştia la acea vreme despre semnele prevestitoare, astrologie judiciară şi Cabala. Se spune că, la vârsta de 14 ani, şi-a întrerupt studiile universitare şi a început ucenicia ca marinar. El însuşi afirma că „a petrecut 23 de ani pe mare, navigând pretutindeni unde se putea naviga până atunci”, înainte de 1492.

Adevărul pare a fi mult mai simplu. Cristofor, fiind cel mai mare dintre fii, a primit de mic educaţie într-un

„COLECnA CUCERITORII

fel de scoală primară pe care breasla ţesătorilor o subvenţiona la *Borgo dei lonieri*. El a putut, pur şi simplu din plăcere, să facă o seamă de studii maritime, să navigheze pe Marea Mediterană, aşa cum făceau lucrătorii din port, şi este sigur că, în tinereţe, a întreprins cel puţin o călătorie în Insula Chios, pe galera unui prieten armator, înainte de a porni în altele, mai importante, asupra cărora vom reveni. Pentru aceasta, nu era nevoie să fi mers la Universitatea din Pavia.

Constatările de mai sus nu diminuează deloc meritul lui Columb, dimpotrivă, căci astfel, prin dragostea pentru muncă, prin abilitatea de a învăţa, prin perseverenţă şi o inteligenţă remarcabilă, împletite cu simţul marinăresc – un simţ special pe care unu oameni îl au în mod natural, în timp ce alţii, chiar marinari de profesie, nu-l dobândesc

niciodată – a reuşit să atingă acel grad al perfecţiunii care i-a permis să-şi pună la punct expediţiile, să le facă acceptate, să le pregătească, să le conducă şi să se întoarcă.

Cristofor Columb nu este singurul exemplu de om născut cu această pasiune atât de acaparatoare pentru mare şi pentru aventură, care se instruieşte, studiază, observă de la prima privire tot ceea ce are legătură cu navigaţia şi, fără a fi vorba de un adevărat profesionist, intră în cariera marinărească pe uşa din spate, pentru a se găsi acolo, imediat, în largul său.

S-a spus, şi unii încă o spun, că a fost un navigator mediocru, chiar un prost marinar; lectura atentă a documentelor şi examinarea faptelor demonstrează contrariul. De altfel, Columb a răspuns în mod magistral acuzaţiilor de incompetenţă, revenind de trei ori în Lumea Nouă, în ciuda vârstei înaintate şi a bolilor, sporind de fiecare dată uimitoarele sale descoperiri.

CRISTOFOR COLUMB

Fără a insista, căci alte dovezi vor ieşi la iveală pe parcursul acestei povestiri, să amintim că navigatori de o certă valoare, precum renumitul cârmaci Juan de la Cosa şi o seamă de marinari, s-au pus de bunăvoie sub ordinele lui. S-ar fi petrecut, oare, lucrurile la fel, dacă nu ar fi avut încredere în capacitatea lui? Este o tendinţă destul de obişnuită pentru ţările de origine latină, aceea de a încerca să diminueze valoarea unei căpetenii care se întoarce aureolată de glorie. Uneori, subordonaţii săi încurajează această ponegrire. Dacă nu se exprimă cu claritate, insinuările şi rezervele lor, mai elocvente, sunt repede strânse şi interpretate de către cei care cred că se înalţă înjosindu-i pe ceilalţi. Ceea ce s-a petrecut în cazul lui Columb este aproape o regulă şi aş putea cita două expediţii, nu prea îndepărtate de timpul nostru, ale căror căpitani, de naţionalităţi diferite, au fost trataţi în mod asemănător. Ca şi în cazul lui Columb, ceea ce este onorant pentru ei şi curios, şi unul şi celălalt au avut apoi de mai multe ori ocazia de a-şi dovedi capacităţile şi valoarea fără ajutorul şi prezenţa acelor colaboratori care se considerau sau încercau să se dea drept indispensabili.

Pentru a termina cu disputa asupra originii şi începuturilor lui Columb, este indiscutabil faptul că a ascuns adevărul deoarece era nevoie, pentru punerea în practică a operei sale, nu numai să-i

frecventeze pe nobilii castilieni şi să le comande unora dintre cei mai mândri, dar şi să le dea încredere celor care lucrau în slujba sa şi să se impună în faţa marinarilor pe care-i avea în subordine.

Nu căutăm să facem apologia minciunii, dar putem să remarcăm că deturnarea adevărului nu era prea gravă.

COLECŢIA CUCERITORII

căci nu provoca nimănui niciun rău. În orice caz, ea era necesară.

Cea mai bună dovadă este că, în ciuda tuturor acestor lucruri, Columb a avut mult de suferit în timpul vieţii de pe urma dispreţului nobililor *hidalgo*, din pricina originii sale incerte, dar şi de pe urma oamenilor de rând care, indiferent de epocă sau de naţionalitate, iubesc strălucirea, şi chiar din cauza navigatorilor, mai ales după succesul lui, fiindcă nu-i iertau originea modestă.

Recapitulând, puţine personalităţi au generat atâta admiraţie entuziastă, dar niciuna dintre ele nu a mai avut de-a lungul secolelor atâţia detractori încrâncenaţi în a-i murdări memoria. Acuzaţia de minciună formulată împotriva lui Columb, bazată pe disimulări scuzabile, este punctul principal al argumentării şi ne obligă să insistăm în special asupra cazurilor în care ea este uşor de respins şi lipsită de orice temei.

„Cel care se dedă practicării acestei arte (navigaţia), le scria Columb Regilor Catolici, *vrea să cunoască secretele lumii din adâncuri*”. Această frază admirabilă, care îi emoţionează pe savanţi şi pe marinari, redând mai bine decât şicanele textelor confuze ideea-călăuză a genialului navigator, trebuie să fie laitmotivul oricărei istorii a vieţii sale.

„}, *.

Casa lui Columb, poarta Soprana şi Clopotniţa Sant' Andrea

COLECŢIA CUCERITORII

j

Sosirea lui Cristofor Columb la Lisabona în 1473, Cristofor s-a eliberat de sub tutela părintească şi a plecat în străinătate. Fratele său, Bartolomeo, i-a urmat pilda, iar Giacomo (în limba spaniolă Diego) a rămas la Genova, muncind ca dărăcitor, până când fratele său cel mare, întors din Indii, l-a chemat în Spania, luându-l ca aghiotant. Doar Giovanni-Pellegrino a rămas în ţară, unde a murit în anonimat.

Cristofor a eşuat, se spune, pe coastele Portugaliei, după ce nava pe care se găsea ca ofiţer s-a scufundat. Henry Vignaud confirmă această concluzie, schimbând povestirea. După el, Columb ar fi fost pasager pe una dintre cele patru nave comerciale pornite de la Genova spre Anglia, care aparţineau aceluiaşi prieten armator ce îi înlesnise călătoria pe Insula Chios. Atacată de amiralul francez Casenave – povestea Columb – corabia a fost incendiată; a reuşit să se salveze înot, apoi a ajuns la Lisabona. Poate că şi-a continuat călătoria până în Anglia, pe unul dintre vasele care, pentru a scăpa de la dezastru, se adăpostiseră pe fluviul Tejo; cert este, însă, că s-a stabilit la Lisabona, fie atunci, fie la întoarcere. Pare foarte probabil să fi venit în acest oraş pentru a-şi satisface dorinţa de a se iniţia în tainele mării. Ca atâţia alţi navigatori şi savanţi ai epocii, era atras de Colegiul Naval şi de Observatorul din Sagres, întemeiate sub domnia lui Alfonso V de către Henric de Portugalia, supranumit Prinţul Navigator. Columb a rămas aici până în 1484, timp în care nu numai că a făcut cunoştinţă cu numeroşi savanţi şi marinari, dar şi-a completat studiile.

ajungând la un nivel de erudiţie rar întâlnit la un marinar din acea vreme.

La Lisabona, el s-a căsătorit cu Filippa Moniz-Pe-restrello, care a murit la câţiva ani după aceea, lăsându-i un fiu, pe nume Diego. Unii istorici susţin că era fiica unui navigator din ale cărui documente Columb ar fi învăţat multe, dar H. Harrisse afirmă că niciun membru al familiei Perestrello sau Moniz nu a fost explorator, nici măcar marinar. Cristofor Columb îşi câştiga existenţa şi îşi întreţinea familia vânzând cărţi ilustrate, construind globuri pământeşti şi desenând hărţi, în această perioadă, a întreprins şi câteva călătorii pe mare. În februarie 1477, a fost în Islanda, apoi în Guineea şi în Insulele Madeira. Unii istorici, adoptând spusele lui Vi-gnaud, neagă călătoria în Islanda, admiţând, în schimb, că genovezul ar fi fost în Insulele Făroe. Totuşi, este vorba despre „o ţară acoperită cu zăpezi şi gheţuri”, ceea ce corespunde Islandei, şi nicidecum Insulelor Făroe, unde nu este niciodată gheaţă, nici pe munţi şi nici pe mare, şi unde zăpada nu rezistă mai mult decât prin părţile noastre. Columb afirma că a navigat la 100 de leghe distanţă de nordul Frieslandei (Islanda); în spusele lui, unii au găsit cel mai bun argument pentru a susţine contrariul. Căci,

dacă ar fi fost vorba despre Islanda, corabia ar fi fost împiedicată de gheţuri să-şi continue drumul, mai ales în acea perioadă a anului, la o asemenea distanţă spre nord. Pe vremea lui Columb, 100 de mile echivalau cu aproximativ 320 de mile marine actuale. Este un fapt ştiut de navigatori şi geografi că, în anumiţi ani, în februarie, mai ales în februarie, când nu a început încă dezgheţul, marea poate să fie liberă chiar la o distanţă mai mare de 320 de mile de Islanda, în 1882, când echipajul austriac al vasului *Pola* şi-a petrecut

Iarna în Insula Jan Mayen, aflată chiar la această distanţă, nu se vedea gheaţă pe coasta sudică, iar din 1923, an în care norvegienii au înfiinţat aici un post meteorologic, situaţia a rămas neschimbată.

Nu există niciun motiv să credem că această călătorie în Islanda nu ar fi avut loc ci, dimpotrivă, ne vedem obligaţi să credem, alături de profesorul norvegian G. Storm, că în anul 1477 Cristofor Columb a vizitat insula.

Este chiar foarte posibil ca ţinta călătoriei lui să fi fost Groenlanda, a cărei coastă estică era atunci colonizată, sau, poate, să fi vrut să viziteze un alt ţinut, precum insula cunoscută în prezent sub denumirea Jan Mayen. Probabil că, în cursul acestei călătorii, Columb a fost cuprins de fascinaţia regiunilor polare, într-o scrisoare către Doña Juana de la Torre, datând din anul 1500, el vorbeşte despre un proiect pe care îl elaborase, şi pe care nu-l abandonase încă, de a porni să descopere Polul Arctic.

Date mai precise deţinem în ceea ce priveşte călătoria în Insula Madeira; pare aproape sigur faptul că Ladisio Centurione, comerciant din Genova, care poseda numeroase agenţii, răspândite în întreaga lume cunoscută, asociindu-se cu Paolo di Negro, stabilit la Lisabona, l-a trimis pe Columb în Madeira pentru a cumpăra zahăr şi lână. Într-o foarte interesantă comunicare susţinută la Academia de Ştiinţe Coloniale, în 1927, domnul de la Roncière aducea documente interesante ca mărturie a acestor fapte. Războiul de 100 de ani – spunea el – a fost urmat de o diminuare a schimburilor comerciale (nimic nou sub soare!), iar familia Centurione a impus adoptarea etalonului de aur. Ea l-a trimis, în 1447, pe exploratorul Malfante în Sahara, în căutarea

aurului semnalat pe hărţile existente, după care l-a însărcinat pe Columb, în 1478, să cumpere zahăr din insulele Africii, ordonându-i să caute drumul cel mai scurt spre Indii, ţinutul mirodeniilor şi al aurului.

În concluzie, Columb a întreprins numeroase călătorii prin toate mările cunoscute şi a putut astfel, înzestrat cum era, să deprindă şi practica, după ce studiase teoria, chiar şi ca simplu negustor.

Această scurtă digresiune, ce poate părea neînsemnată, are o anumită importanţă, căci vom constata în continuare că istoricii care cedează dorinţei de a susţine o teză fac abstracţie de împrejurările de natură marinărească, de care nu se preocupă destul.

Portretul lui Cristofor Columb

Este foarte probabil ca, la scurtă vreme după sosirea la Lisabona, după ce instruirea sa căpătase baze solide, să se fi ivit în mintea viitorului *descubridor* ideea de a porni într-o expediţie „pentru a găsi ţara mirodeniilor, ajungând în Orient prin Occident”.

Dar vom reveni la cunoştinţele geografice pe care le-a acumulat exploratorul după ce vom arunca o privire asupra înfăţişării sale şi a câtorva trăsături de caracter.

Cristofor Columb era de talie mijlocie, robust, cu chipul prelung, cu pomeţii puţin ridicaţi, cu nasul acvilin şi o gropiţă în bărbie. Ochii albaştri-cenuşii, foarte blânzi, se însufleţeau în clipele de emoţie; faţa palidă se îmbujora cu uşurinţă. Avea părul blond, dar către 30 de ani începuse să încărunţească. Aceste informaţii provin de la fiul său, Fernando, şi de la veneţianul Angelo

Trevisan, căci nu există niciun portret de-al lui Columb pictat după original.

Ţinuta îi era simplă, se îmbrăca întotdeauna în veşminte care, prin croială şi culoarea maroniu-cenuşie, se asemănau cu cele purtate de călugări, fiind încins cu sfoara Sfântului Francisc. Se poate ca această capă să fi fost genul de pelerină adoptat de marinarii epocii.

Columb adora parfumurile. Prin lenjerie, presăra adesea trandafiri şi coacăze uscate. Mânca mai ales legume şi fructe; orezul şi curmalele îl saturau şi nu bea decât apă îndulcită cu zahăr adus din Insulele Canare sau cu flori de portocal.

Afabil, demn şi grav, a fost cel dintâi care a respectat ordonanţa care interzicea să se înjure la bordul corăbiilor, permiţându-şi doar –

povestește fiul său – să strige: „Pe Sfântul Fernando!” își încerca bucuros pana pentru a scrie o invocație către Iisus sau către Fecioara Maria. Desigur, era foarte credincios și a dovedit-o în mai multe ocazii, după cum vom vedea. Poate că era chiar într-o măsură mai mare decât contemporanii săi.

Își dorea să ajungă la Mormântul Sfânt și strângea aur în acest scop, repetând: „Aurul este cel mai bun lucru; cu el se fac minuni. Se pot trimite chiar și sufletele în cer”.

Columb era mistic, iar acest misticism accentuat de deziluzii, tristeți, oboseală și boli, a căpătat proporții și mai mari în ultimii ani ai vieții sale. Dovada o constituie faimoasa viziune cerească pe care o descrie în timpul celei de-a patra călătorii. Această viziune a fost luată în râs de unii detractori, dar și calificată drept una „de un înalt avânt… plină de măreție și de poezie”, iar cum această părere este semnată, simplu, Alex. de Humboldt, nu ne sfiim s-o adoptăm.

K. Y LIJ T O-Gravură înfățișându-l pe Columb

COLECȚIA CUCERITORII

Columb era nebun sau a devenit, în timp? Afirmăm cu certitudine că nu a fost atins niciodată de vreo formă de nebunie, dar avea geniu, iar limita dintre geniu și nebunie este uneori foarte greu de stabilit.

S-a căutat să se vadă în persoana sa un inspirat, el însuși considerându-se astfel, când le scria regilor Spaniei: „Pârjolit de un foc ceresc, v-am înfățișat planurile mele, atunci când toți își băteau joc de ele”.

Exagerându-i-se sfințenia, s-a mers atât de departe încât de două ori s-a încercat sanctificarea lui; să spunem, însă, că mâna i-a fost câteodată grea și nici viața intimă nu a fost dintre cele mai virtuoase. Campaniile duse în acest sens, una între 1856 – 1892 de Roselly de Lorgues, numit „postulantul sfințirii lui Columb”, cealaltă în 1909, de către *Knights of Colombus* (Cavalerii lui Columb), nu puteau să-și atingă scopul, căci, cu toate calitățile sale, Columb nu a fost un sfânt și nu a avut niciodată pretenția de a fi dus o viață de sfânt.

Într-adevăr, ca toți oamenii, avea calități și defecte. Era, poate, mai puțin perfect decât vor să creadă admiratorii săi și mai bun decât spun detractorii săi. În orice caz, curajul, perseverența, o încredere neclintită în forțele și în ideile proprii constituie adevăratul său

caracter.

Dacă, după cum am mai spus, ajunsese la un nivel de instruire excepţional pentru un marinar din vremea sa, nu emite niciodată, în schimb, pretenţia de a fi un savant. De o susceptibilitate extremă, mândru până la orgoliu şi chiar până la vanitate când era vorba să ceară ceea ce considera a fi răsplata meritată a eforturilor sale şi recunoaşterea operei lui, Cristofor Columb a fost, în general, modest şi timid în expunerea proiectelor proprii şi în aprecierea de sine. El îi scria lui Ferdinand: „Am dobândit unele cunoştinţe de astronomie şi geometrie…

CRISTOFOR COLUMB

mă simt în stare să întreprind… sper să reuşesc…” în cursul expediţiei, în faţa minunilor pădurii tropicale, nu se teme să-şi deplângă lipsa de cunoştinţe botanice. Regretul de a nu şti totul, dorinţa de a învăţa se manifestau adesea la el, iar acest marinar minunat rămâne imaginea tipică a slujitorului Ştiinţei.

I s-a reproşat cu cruzime ceea ce alţii au numit gustul lui pentru câştig şi setea de onoruri. Nu vom discuta despre asta, mulţumindu-ne să redăm cuvintele lui Amyot: „Nu trebuie să le interzicem oamenilor de bine să spere la onoruri de pe urma faptelor virtuoase ce le săvârşesc”. Pe de altă parte, să ne gândim şi la asprimea celor care nu i-au dat răsplata meritată, făgăduită înainte de plecare.

Scurt istoric al cunoştinţelor geografice, din Antichitate până în vremea lui Columb

Ni se pare interesant, înainte de a trece mai departe, să aruncăm o privire de ansamblu asupra cunoştinţelor geografice din Antichitate până în timpul lui Columb.

Din vremea lui Homer, cu o mie de ani înainte de Iisus, pământul era considerat un disc plat înconjurat de râul Ocean; deasupra se găsea bolta cerească, dedesubt, un spaţiu întunecat şi sinistru, Erebus, pe care sufletele celor morţi trebuia să-l traverseze pentru a ajunge în regatul lui Hades. Discul, apăsat de greutatea vegetaţiei tropicale, se înclina uşor în partea sudică.

Către anul 425 ÎJL, Herodot, care ştia că se putea merge mult mai departe de la est la vest decât de la nord spre sud, transformă discul într-un fel de elipsă.

COLECŢIA CUCERITORII

Aristotel, cu 350 de ani înainte de Iisus, afirma că pământul este o sferă, aducând următoarele trei argumente:

1. materia are tendinţa să se aglomereze sferic;

2. numai o sferă poate să proiecteze o umbră circulară pe Lună;

3. numai forma sferică poate explica faptul că ori zontul se îndepărtează pe măsură ce înaintezi într-o direcţie oarecare.

Pământul, deci, era o sferă aşezată în centrul unei alte sfere, bolta cerească, marcată de constelaţii.

Eratostene, cu o sută de ani mai târziu, spunea că lumea locuită de greci ocupă un sfert al sferei, iar stoicii stabileau că oceanul este continuu, pământul formând patru insule dispuse simetric, locuite. Celor trei necunoscute li s-a dat numele de Antipozi, Antoeken şi Pe-rioeken. Această idee va fi susţinută, în anul 18 d.Hr., de Strabon şi, 48 de ani mai târziu, de Mela.

Dar hiparhienii, în frunte cu Seleukos, în ciuda relatării făcute de Herodot despre navigaţia fenicienilor în jurul Africii, susţineau că pământul este continuu, cuprinzând o mulţime de mări, dintre care Marea Caspică este printre cele mai mici. Şcoala de la Alexandria a adoptat această teorie, pe care Ptolemeu o figurează pe harta sa.

Indiferent dacă Pământul era descris ca un disc ori ca o sferă, toţi admiteau că exista o regiune rece în partea de nord şi o alta caldă, în sud. Aceasta din urmă – considerau – era imposibil de străbătut. Căldura era atât de puternică încât, chiar dacă vegetaţia era deasă, stelele aruncau acolo flăcări, iar monştri incredibili, balene imense şi alte soiuri de animale, trăiau într-o învălmăşeală sufocantă.

Fenicienii, care călătoreau mult, întreţineau cu grijă aceste zvonuri, pentru a păstra monopolul navigaţiei în zonele îndepărtate.

În Evul Mediu, numai arabii vor continua calea deschisă de greci, perfecţionând-o; creştinii se preocupau de salvarea sufletelor înainte de venirea sfârşitului lumii, anunţat ca apropiat, şi, pe de altă parte, a admite că ar fi putut exista popoare izolate, care nu au împărtăşit păcatul lui Adam şi nu erau, deci, supuşi mântuirii, era o erezie.

Totuşi, Sfântul Augustin credea că pământul poate fi rotund, dar respingea orice idee despre antipozi, imaginându-l ca pe un glob plutind pe apă, din care numai o treime iese la suprafaţă, aceasta fiind

singura parte locuită.

În secolul IV, Lactanţiu neagă ideea de sferă, fără niciun alt argument decât „aşa este hotărât”.

Cosmas Indicopleustes, un călugăr care călătorise în India şi nu reuşea să-şi pună de acord observaţiile cu ideea de „pământ plat”, a sfârşit prin a imagina, cu naivitate şi candoare, o lădiţă, în care cerul este reprezentat de capac, iar Pământul este în interior, străjuit de un munte astfel aşezat încât Soarele răsare şi apune în spatele lui.

Cu timpul, lumea redevine un disc plat, dar unele hărţi continuă să înfăţişeze o zonă îngheţată şi una toridă, de nepătruns.

Veneţianul Marco Polo, între 1271 – 1291, va demonstra că pătrunderea în zona fierbinte nu era imposibilă. El a reuşit să ajungă la Cambalu (Pekin) şi a stat 17 ani în Cathay (China), în preajma Marelui Han, făcând unele observaţii şi asupra Insulei Zipangu (Japonia).

COLECŢIA CUCERITORII

Arabilor inteligenţi le vor urma turcii, mărginiţi şi distrugători; dar creştinii începuseră să se deştepte din lunga letargie şi, din nou, sfericitatea Pământului va fi admisă.

Adevăratele progrese privind geografia şi navigaţia datează de la sfârşitul Evului Mediu, fiind datorate prinţului Henric de Portugalia, cunoscut, pe drept cuvânt, sub numele de Henric Navigatorul care a trăit între 1394 – 1460. Fiu al regelui Joăn I, el s-a stabilit în anul 1415 la Capul San Vicente şi a creat Academia de Marină din Sagres, unde s-a înconjurat de savanţii cei mai vestiţi ai epocii, indiferent de naţionalitate sau religie. El a atras aici marinari pe care i-a instruit, i-a îndemnat şi i-a încurajat să călătorească şi a perfecţionat arta navigaţiei. Cu el, graniţele lumii încep să se lărgească, iar impulsul pe care l-a dat nu s-a mai stins.

Legendele transmise de-a lungul secolelor au ajuns până în această epocă, poate puţin modificate faţă de concepţiile din Antichitate, dar încă se credea, cel puţin printre oamenii de rând, că regiunea toridă era de nepătruns din cauza nopţii eterne, a valurilor înalte cât munţii, a vânturilor, a evaporării apei care nu lăsa în urmă decât noroi sărat, a monştrilor înfiorători, Kraken şi Mână Neagră, a mării vâscoase şi a ierburilor. Totuşi, în 1433, portughezii au ajuns la Capul Bojador, apoi, în 1441, la Capul Blanc şi Capul Verde. Au trecut Ecuatorul în 1471, iar Bartolomeo Díaz, în 1487, depăşea Capul

Furtunilor, deschizând calea pe care avea s-o urmeze Vasco da Gama în 1498.

CRISTOFOR COLUMB

Stadiul presupus al cunoştinţelor lui Columb către anul 1484

Cristofor Columb a fost, indirect, elevul lui Henric Navigatorul, a cărui influenţă a continuat să se manifeste după moartea lui, după cum vom vedea. Proiectul său măreţ s-a născut pe măsură ce i se dezvolta instruirea maritimă şi căuta să-şi satisfacă nestăpânita curiozitate faţă de misterele mării.

Se sprijinea pe ştiinţa lui Aristotel şi pe ceea ce pitagoreicii afirmaseră în privinţa sfericităţii Pământului, făcând posibil accesul în ţinuturile îndepărtate, navigând spre vest, după depăşirea Coloanelor lui Hercule; pe cunoştinţele lui Strabon, care în *Geografia* sa considera că o singură mare scaldă ţărmurile opuse ale Europei şi Africii, pe de o parte, şi ale Asiei, de cealaltă parte; pe concluziile lui Seneca, cel care insista pe „apropierea dintre Spania şi India şi uşurinţa de a străbate acest drum, dacă vânturile sunt prielnice”. El aminteşte chiar de călătoriile întreprinse de fenicieni, de cartaginezi şi arabi.

Toate acestea fuseseră descoperite de Columb mai ales în *Imago Mundi*, cartea scrisă de Pierre d’Ailly, episcop de Cambrai, în 1396. Lucrarea, din care se păstrează încă un exemplar bogat adnotat de Columb, este o compilaţie geografică mediocră, dar tratează pe larg despre concepţiile anticilor.

Navigatorul a cunoscut şi a frecventat la Lisabona o mulţime de savanţi. Printre aceştia, se număra şi Martin Behaim, al cărui rol, inconştient, prin faptul că a

COLECŢIA CUCERITORII

l l construit la Nürnberg un glob ce rezuma cunoştinţele geografice ale epocii, demonstrând posibilitatea îndeplinirii proiectului lui Columb, a fost hotărâtor; credem că nu ar fi o deviere de la subiect să spunem şi despre el câteva cuvinte. Behaim s-a născut la Lisabona, Fayal sau Nürnberg, către anul 1459. A fost postăvar la Vi-ena, Anvers şi Veneţia, apoi a trăit 16 ani în Insulele Azore, împreună cu socrul său, seniorul de Murkirchen, unde s-a ocupat de arta navigaţiei, făcându-şi o oarecare reputaţie. Joăn n, regele Portugaliei, l-a chemat la Lisabona, unde a devenit membru al unei comisii ştiinţifice însărcinate cu indicarea mijloacelor de navigaţie

raportate la înălţimea Soarelui pe boltă, împreună cu doi medici, maestrul Rodrigo şi maestrul Joseph, un evreu, şi ei membri ai Academiei din Sagres, a stabilit metodele practice care permiteau folosirea astrolabului în navigaţie. În anul 1484, a călătorit pe coastele Africii, dincolo de Ecuator, sub comanda lui Diego Cao, care a explorat Golful Guineei, ajungând la gurile Zairului (Congo), în 1485, a fost numit cavaler al Ordinului lui Hristos. La întoarcere, în 1491, a construit la Nürnberg globul pământesc. Hieronymus Monetarius îl propunea pe acest savant, din proprie iniţiativă sau din ordinul împăratului Maximilian, într-o scrisoare către Joăn H, regele Portugaliei, în 1493 (necunoscând încă realizările lui Columb), să conducă o expediţie în Ka-thay, pornind către vest. Întâmplarea demonstrează cum proiectul pe care intenţiona Marele Navigator să-l pună în aplicare era pe cale de a fi îndeplinit. Martin Behaim a murit în 1506.

În sfârşit, Columb a început să corespondeze cu renumitul savant florentin Toscanelli, pentru a-i supune atenţiei planul său şi pentru a-i cere părerea asupra

Gravură reprezentându-l pe Toscanelli

COLECŢIA CUCERITORII

programului general al unei asemenea expediţii, informaţii asupra căii ce trebuia urmată, distanţa de parcurs, posibilele escale şi puncte de debarcare.

Toscanelli, alături de o hartă marină, i-a trimis lui Columb aceeaşi scrisoare pe care i-o adresase cu puţin timp în urmă lui Alfons V, prin intermediul călugărului Martínez (o altă dovadă că acest proiect fusese pus la cale de alţii), unde afirma că expediţia era mult mai uşor de dus la bun sfârşit decât s-ar fi crezut. Savantul florentin, răspunzând la problemele legate de posibilele escale, distanţe etc... făcea următoarele precizări: „De la Lisabona spre vest, în linie dreaptă, sunt 22 de spaţii, de câte 250 de mile fiecare, până la marele oraş Quin-say, care are o circumferinţă de 100 de mile, 10 poduri, iar numele său înseamnă Cetatea Cerului. Acest oraş se găseşte în provincia Mangu, aproape de Cathay. Din Insulele Antile, pe care le cunoaşteţi, până la faimoasa insulă Zipangu, sunt 10 spaţii...”

Henry Vignaud consideră această scrisoare apocrifă, afirmând că a fost alcătuită după moartea lui Columb, ticluită „în mod verosimil”

de către fratele său Bartolomeo, nepotul său Luis Colon, Fernando Columb, fiul său, sau „altcineva” (?), pentru a da mai multă valoare „ideilor sale ştiinţifice”. Dar argumentele invocate sunt slabe şi nu au mai multă greutate decât motivele pentru care urmaşii sau prietenii marelui explorator ar fi comis acest fals care, elaborat cu sânge rece, ar fi destul de neîndemânatic şi puţin adecvat scopului propus.

Când avea ocazia, Columb răscolea printre jurnalele de bord pe care le putea consulta, le punea întrebări marinarilor pe care-i întâlnea, îşi întărea convingerile şi aduna dovezi, printre care se numărau, în primul rând.

CRISTOFOR COLUMB

resturile de plante, de copaci, de lemn prelucrat, chiar şi cadavre de străini eşuate pe ţărmul Insulelor Azore; astfel îşi pregătea, cu minuţiozitate, marea aventură.

Pe bună dreptate, Jean Reynaud îl declara pe Columb, în *Encyclopédie Nouvelle*, unul dintre cei mai îndrăzneţi şi înţelepţi navigatori, căci se supunea cu fidelitate legilor geografiei antice, în loc să pornească, purtat numai de visele sale, la cucerirea unui continent necunoscut.

Totuşi, americanistul de aleasă reputaţie Henry Vi-gnaud, care a contribuit din plin la documentarea asupra lui Columb şi a devenit şeful şcolii detractorilor săi, a ţinut să demonstreze că „niciodată Columb nu a avut ideea de a ajunge în Orient prin Occident”, ci doar, după modelul navigatorilor care îl precedaseră, a căror amintire s-a păstrat în Azore, dorea să descopere insule legendare, precum Antilele sau Insula celor Şapte Cetăţi.

Mai mulţi istorici şi-au însuşit, fără nicio rezervă, ideile lui Vignaud, vorbind în numeroase rânduri despre Columb. Dar, după modesta noastră părere, argumentele lor demolează în totalitate teoria pe care încearcă să o susţină şi trebuie, de altfel, să insistăm asupra acestui subiect pe parcursul studiului nostru. Ne vom mulţumi acum numai cu câteva reflecţii generale, inspirate de lectura atentă a unui volum de H. Vignaud, şi cu încercarea de a-i sintetiza afirmaţiile, în scopul mărturisit de a „forţa” părerea „cititorului obişnuit”, categorie căreia îi aparţinem.

Nici nu vrem, declinându-ne din nou orice calificare, să transformăm acest studiu într-o critică istorică riguroasă;

îmbarcându-ne alături de Columb, vrem să fim suficient de documentaţi asupra intenţiilor sale, pentru a-l putea urmări în concretizarea lor.

Cunoştinţelor dobândite în timp de Columb, bazate pe date reale, li se adăugau, în acelaşi timp, povestirile privind insulele imaginare, precum San Brandan, şi legendele cu atât mai greu de descifrat cu cât, fiind transmise de la marinar la marinar, se sprijineau adesea pe realitatea deformată de ignoranţă, pe exagerare, pe răspândirea pe cale orală. Oare li se poate reproşa neîncrederea cosmografilor sau navigatorilor din acea epocă, dacă ne gândim că „numeroase insuliţe, stânci submarine sau de suprafaţă şi gropi, indicate pe hărţile din secolele XVII şi XVIII între arhipelagul Azore şi Antile n-au dispărut decât târziu din atlasele noastre? Le găsim chiar şi în documentele din secolul XIX. în 1802, spaniolii semnalau încă brizanţi şi observatoare de coastă în Marea Sargaselor, iar stâncile submarine sunt menţionate în această parte a Oceanului Atlantic până spre 1860!” Şi mai de curând, o groapă adâncă a fost semnalată în vecinătatea coastelor noastre, în Golful Gasconiei. În ciuda lipsei sale de credibilitate, această ştire a fost întâmpinată cu entuziasm de marinari reputaţi şi, deşi cercetări repetate, purtate cu seriozitate şi răbdare de diferiţi specialişti, au demonstrat zădărnicia căutării şi au arătat cauza erorii, numeroşi sunt cei care clatină din cap cu scepticism şi tind să o accepte ca pe un adevăr.

Columb avea dreptul, deci, şi chiar datoria, să creadă că existau insule între Azore şi continentul estic la care voia să ajungă pornind spre vest. După cum spune Henry Harrisse, aceste insule sunt presărate pe hărţile şi mapamondurile epocii. Este chiar sigur, şi corespondenţa cu Toscanelli pare să o demonstreze, că avea în calcul posibilitatea de a face escale şi descoperiri pe traseu. Ar fi fost vinovat, mai ales în ochii unui marinar, dacă nu ar fi făcut-o. Dar de aici până la a

crede că proiectul său consta numai în atingerea acelor insule mult visate, şi că ascundea mai târziu adevărul, afirmând că dorea să ajungă în Cathay, ni se pare un pas uriaş. Este de ajuns, de altfel, pentru a constata măsura în care cei ce vor să împărtăşească această

părere ciudată sunt obligaţi să jongleze cu ipotezele. Ei dau întorsături noi bunului simţ, acuză de fals şi „minciună”, fără a aduce dovezi. Ies din clişeele romanelor foiletoane sau ale modernei cinematografii, invocând revelaţiile (de altminteri, false) „unui bătrân cârmaci spovedindu-se patul de moarte”, mărturii ale oamenilor interesaţi, chiar ale copiilor, precum cea a pajului care asculta în spatele tronului regal (să spunem, în treacăt, că mărturiile copiilor nu sunt admise în justiţie niciodată) scrisori apocrife şi multe altele! Atunci adevărul pare atât de simplu… *in medio stat virtust*!

Columb dorea să meargă în Asia, tărâmul mirodeniilor, prin vest, şi este foarte natural ca ideea aceasta să fi existat deja, dar, presupunând că ar fi găsit insulele a căror existenţă era admisă de toţi în drumul său, ar fi fost cu adevărat foarte uşor dacă nu ar fi ţinut seama de ele în proiectele lui. Asta e tot! Şi, privind lucrurile astfel, cu simplitate, fiecare ar trebui să fie mulţumit.

Dacă însăşi opera lui Columb este un superb volum, deschis diverselor concepţii filosofice, la fel se poate spune despre critică. Putem medita asupra stării de spirit a unui americanist erudit şi meticulos ca Vi-gnaud care, de-a lungul vieţii, a strâns documente de mare însemnătate, dar a cedat tentaţiei de a face ca munca lui să iasă din domeniul simplei documentări, vrând să ducă la răsturnarea ideilor general admise.

1) Adevărul se află la mijloc (latină).

COLECŢIA CUCERITORII

În ceea ce ne priveşte, abandonăm lectura acestor cărţi tendenţioase, având convingerea „marelui public”, aceea că Cristofor Columb dorea „să ajungă în Orient prin Occident, mergând spre vest, către pământul mirodeniilor”, şi aceea a marinarului, anume că şi-a pregătit expediţia în mod admirabil. El, însă, credea, ca şi Toscanelli şi mulţi alţii, că pământul era mult mai mic decât în realitate. Marin din Tyradmitea existenţa a cel puţin 86° longitudine între Asia şi Insulele Canare, iar marea extensie de 23° dată de antici Mării Caspice contribuie simţitor la ceea ce se ştia despre mărimea Asiei. Pentru Columb, lumea era cu un sfert mai mică decât în realitate şi se spunea că şase părţi erau pe uscat, cea de-a şaptea fiind acoperită de apă, în timp ce noi ştim în prezent că marea ocupă trei sferturi din glob. Pentru geografii timpului său, contururile Asiei în partea dinspre

Europa erau cele ale mapamondului lui Ptolemeu, modificate şi clasate de Marco Polo.

Victor Hugo rezumă situaţia în fraza următoare: „Cristofor Columb, dacă ar fi fost un bun cosmograf, nu ar fi descoperit America”.

Nu vreau să închei acest capitol fără a răspunde chiar acum unui protest pe care îl ghicesc pe buzele multora. Este în afara oricărei îndoieli faptul că expediţiile anterioare memorabilei descoperiri a lui Columb, în afara celor ale fenicienilor, cartaginezilor şi arabilor, au fost realizate, mai mult sau mai puţin voluntar, din Europa în America şi, în special, în Groenlanda şi Vin-land, de către scandinavi sau normanzi, irlandezi, poate şi de galezul Madoc, de către basci şi cei din Dieppe.

1) *Marin din Tyr* – geograf grec, de la sfârşitul secolului I, precursor al lui Ptolemeu.

CRISTOFOR COLUMB

dar şi pe coasta Pacificului, de către locuitorii insulelor din ocean, aşa cum demonstrează o comunicare susţinută de M. Rivet la Academia de Arte Frumoase.

Dar dacă aceste traversări riscante dovedesc răbdarea, curajul, poate şi extraordinarul noroc al celor care le-au întreprins, ele nu se pot compara cu măreaţa operă a genovezului, nici prin concepere şi realizare, nici prin rezultate. Au existat oameni care au atins noul continent înaintea lui, şi vor mai fi fost poate şi alţii care l-au precedat sau l-au urmat, dar, înainte de 1492, cunoştinţele geografice şi echilibrul social nu au fost modificate. Cristofor Columb este „descoperitorul” Americii; se poate spune că graţie lui s-a descoperit ceea ar fi putut face ce acei oameni.

Cei optsprezece ani de demersuri ale lui Columb

Cristofor Columb i-a prezentat proiectul său regelui Alfons V al Portugaliei, dar acesta, aflat în plin război cu Spania, abandonase expediţiile maritime.

Joăn H, succesorul lui, care preluase ideile fratelui bunicului său, Henric Navigatorul, l-a ascultat pe Columb cu interes. O comisie formată din preotul regelui, astrologul său şi un episcop, aceiaşi care îi vor da mai târziu lui Vasco da Gama instrucţiunile şi hărţile graţie cărora a ajuns în Indii, a emis oficial o părere nefavorabilă. Unii pretind că regele, fără ştirea genovezului, a trimis o corabie de-a sa către vest; în urma unei furtuni violente, ea s-ar fi întors umilită, iar Columb, jignit

de prefăcătoria regelui, a părăsit de îndată Portugalia.

COLECŢIA CUCERITORII

Alţii spun că a trebuit să fugă după ce a fost amestecat într-o intrigă politică sau ca să evite închisoarea pentru datornici. Oricare ar fi fost adevărul, în 1485 s-a îndreptat spre Spania, în timp ce Bartolomeo Columb pornea spre Anglia, sperând să-l înduplece pe regele acestei ţări să adopte proiectele fratelui său, să-l sprijine material în încercarea lui.

La poarta mănăstirii franciscane Santa Maria de la Rabida, aflată la o jumătate de leghe de Paloş de Moguer, în Andalusia, îl regăsim pe Columb împreună cu fiul său, Diego, cerând găzduire sau poate numai un pahar cu apă să se răcorească. Este primit de stareţul mănăstirii, Juan Pérez, el însuşi iniţiat în astronomie, şi conversaţia se leagă uşor. Călugărul se interesează imediat de oaspetele său, îl reţine acolo şi îl pune în legătură cu părintele Marchena, pasionat de studii cosmo-grafice.

Este posibil ca în această mănăstire, aşezată în apropierea unuia dintre cele mai importante porturi din Spania, Columb să fi găsit numeroase informaţii despre navigaţie, în măsură să-i îmbogăţească documentaţia, şi poate chiar de aceea a şi rămas acolo mai multă vreme. Juan Pérez i-a devenit confident şi sfătuitor, în zilele noastre, vizitatorii străbat cu emoţie mănăstirea, reconstituită cu sfinţenie prin generozitatea ducelui de Mont-pensier, impregnată de amintirea acestor doi oameni discutând despre proiectul ce avea să ducă nu numai la descoperirea unui continent, dar şi la cunoaşterea unei lumi.

Fost confesor al reginei Isabella Catolică, Juan Pérez i-a dat o scrisoare lui Columb pentru confesorul ei din acea vreme care, de altfel, nu i-a acordat nici cea mai mică atenţie.

Mănăstirea Rabida

COLECŢIA CUCERITORII

Columb l-a încredinţat atunci pe fiul său Diego părinţilor Juan şi Marchena, care s-au însărcinat cu educaţia lui, şi a plecat la Córdoba, unde s-a stabilit, trăind, ca şi la Lisabona, din vânzarea de cărţi ilustrate, construind hărţi şi globuri. Aici a făcut cunoştinţă cu frumoasa Beatrix Enriquez de Arana, iar din legătura lor s-a născut un fiu, Fernando, dotat cu o inteligenţă remarcabilă, cel care va deveni mai târziu biograful tatălui său.

În sfârşit, şi-a câştigat favorurile lui Pedro Gon-zales de Mendoza, arhiepiscop de Toledo şi Mare Cardinal al Spaniei, care l-a prezentat suveranilor, Ferdinand şi Isabella, preocupaţi la acea vreme de recucerirea regatului din mâinile maurilor.

Ca şi în zilele noastre, când guvernul vrea să câştige timp, fie că nu este hotărât să accepte un proiect, fie că se teme să-şi asume anumite responsabilităţi, a fost numită o comisie, iar aceasta „ca orice comisie care se respectă, s-a împărţit probabil în subcomisii şi şi-a lăsat hotărârea aşteptată timp de… cinci ani. S-a reunit, într-un târziu, la mănăstirea dominicană San Stefano din Salamanca. Ea nu era alcătuită – după cum mulţi au vrut să se creadă – în exclusivitate din călugări ignoranţi, ci număra printre membrii săi profesori de astronomie, de geografie şi de matematică, demnitari ai Bisericii şi câţiva călugări instruiţi. Totuşi, nici chiar pentru aceia dintre ei care nu cereau decât să fie convinşi, vremurile grele ale războiului nu pledau în favoarea punerii în practică a unui asemenea proiect, iar argumentele ştiinţifice ale lui Columb, chiar dacă împărtășite de adevăraţii savanţi, erau, în general, considerate revoluţionare. Mulţi le-au opus textele biblice, ideile cosmografice ale lui Moise, ale profeţilor şi ale

primilor Părinţi ai Bisericii, expuse, în cea mai mare parte, în topografia creştină a lui Cosmas. Unii negau, alături de Lactanţiu, sfericitatea Pământului. Nu a spus oare Psalmistul: „*Extendens ceelum sicut pellem1*! Ceea ce ar fi fost imposibil dacă Pământul era rotund. Deci, este plat ca un covor. Pe de altă parte, nu a comparat Sfântul Pavel cerul cu o tendă înălţată deasupra Pământului? Nu ar fi fost posibil dacă Pământul era rotund.

Bazându-se pe afirmaţiile Sfântului Augustin, alţii negau mai ales Antipozii, iar dacă unii admiteau sfericitatea, tot ei contestau posibilitatea unei legături cu emisfera opusă din cauza căldurii, a lungimii drumului, a ideii că Marea întunecată s-ar vărsa într-un abis în care ar cădea corăbiile, adăugând că, dacă, din întâmplare, un vas ar putea să ajungă în Indii, cum pot să spere că el ar urca înapoi, pe glob, ca să se întoarcă? De altfel, continuau ei, la ce bun să se pornească într-o asemenea aventură, ştiut fiind că Antipozii nu erau locuiţi? Toate argumentele pledau împotriva acceptării încercării temerare a lui Columb, care, se pare, nu avea nicio şansă de reuşită, în afara

motivelor de ordin teologic, era imposibil ca oamenii să poată trăi cu capul în jos.

Pe scurt, poziţia comisiei din Salamanca a fost clar defavorabilă. Totuşi, unii membri au pledat cauza lui Columb. Printre ei s-a numărat şi Diego de Deza, profesor de teologie, devenit mai târziu arhiepiscop de Toledo, care i-a rămas protector. Dar vocea lor era prea slabă pentru a se face auzită.

— ţ.

1) întinzând cerul ca o piele (latină).

Descurajat, Cristofor Columb s-a întors la mănăstirea Rabida, să-şi întâlnească fiul, pe Diego. Juan Pérez, întristat de acest eşec, a cutezat atunci să-i scrie el însuşi reginei Isabella, care l-a chemat, l-a ascultat şi i-a dat 20.000 de maravedí pentru protejatul său, cu ordinul de a-l aduce în tabăra de la Santa Fé, devenită un orăşel construit sub zidurile Granadei asediate.

Columb a ajuns acolo în ziua de Crăciun a anului 1491 şi, câteva zile mai târziu, pe 6 ianuarie 1492, Granada cădea. Era sfârşitul unei lupte care dura de 778 de ani.

În beţia victoriei, totul părea să se aranjeze. Dar, în ultimul moment, Columb s-a arătat prea exigent şi suveranii au renunţat să-l mai susţină. A părăsit Granada cu intenţia de a merge să-şi expună proiectele în Franţa, apoi, dacă era nevoie, în Anglia.

Totuşi, Luis de Santangel, bancher clarvăzător, descendent al unor *marranos* (evrei convertiţi), care primea venituri ecleziastice în Aragón, şi Beatrix Bobadilla, favorita reginei, au implorat-o pe Isabella să-l recheme pe Columb, arătându-i că exigenţele lui erau subordonate, în mare parte, reuşitei: poate că existau, de cealaltă parte a lumii, suflete de salvat şi, dacă proiectul reuşea, mica sumă riscată ar fi adus aur, binevenit pentru restabilirea bugetului după război.

Regina nu dorea decât să fie convinsă. Un sol, trimis în goana calului, l-a întâlnit pe Columb la două leghe depărtare de Granada, pe podul ce ducea spre Pinos, şi l-a adus din nou la curte.

Pe 17 aprilie 1492, un contract întocmit de Juan de Coloma, secretar de stat al Aragónului, este semnat la Santa Fé, atestând că Cristofor Columb va fi numit

Mare Amiral peste mări şi oceane, vicerege şi guvernator general al tuturor pământurilor pe care le va putea descoperi şi că va avea dreptul la o zecime din tot aurul, argintul, perlele, pietrele preţioase, mirodeniile şi mărfurile obţinute în limitele jurisdicţiei sale, în sfârşit, că titlurile şi privilegiile lui vor reveni pe veci urmaşilor şi urmaşilor urmaşilor săi. Într-un ultim articol, era autorizat, la cererea lui, să plătească o optime din cheltuielile pentru armare, ceea ce îi va da dreptul la o optime din beneficii.

Cu privire la cel din urmă punct, cu un scop uşor de înţeles, s-a insinuat că banii reprezentând această optime i-ar fi fost daţi de Beatrix Enriquez de Arana; alţii au afirmat că ar fi fost vorba despre Martin Alonso Pin-zon, iar alţii au numit-o pe regina Isabella. Adevărul este mult mai simplu, iar Henry Harrisse îl demonstrează: suma i-a fost oferită de compatrioţii genovezi şi florentini stabiliţi la Xeres, Sevilla şi Cádiz, ale căror nume sunt cunoscute: Jacopo de Negro, Luigi Doria şi Juanoto Berardi.

În ziua de 12 mai, Columb îşi ia rămas-bun de la regină şi, după ce trece prin Córdoba, se înapoiază la Paloş.

Henry Harrisse, referindu-se la cheltuielile în ale căror detalii nu am intrat, scria: „… această memorabilă expediţie din 1492, ale cărei urmări au schimbat şi, timp de secole, vor continua să schimbe faţa lumii, i-a costat: pe regina Isabella 1.140.000 de maravedí; pe Cristofor Columb sau pe protectorii săi a opta parte din cheltuieli, evaluată în vremea lui Las Casas la 500.000 de maravedí; oraşul Paloş a plătit chiria pe două luni pentru două caravele complet echipate; Pinzón – vom vedea cum şi de ce – griji şi necazuri”.

COLECŢIA CUCERITORII

J. B. Thacher a calculat, pe baza unor documente recent descoperite, că plata pe opt luni a echipajelor se ridica la 268.000 de maravedí, iar cheltuielile totale s-au cifrat la 1.167, 542 de maravedí, adică 7.203 de dolari; 1.488 de livre englezeşti sau 37.200 de franci de aur. Această sumă i-a adus în secolul următor, numai în metale preţioase, 52 de miliarde de franci de aur. Investiţia nu a fost prea rea.

Când s-a trecut la organizarea administrativă a expediţiei, Cancelaria regatului a emis un document prin care regii cereau „o primire bună de către toţi suveranii a nobilului Cristofor Columb…”. Este interesant să comparăm acest document, datând din 1492, cu

documentul actual de atribuire a naţionalităţii franceze unui vas, scris pe pergament, fără de care o navă nu poate naviga, unde se specifică: „Prin urmare, preşedintele Republicii îi roagă şi le cere tuturor suveranilor statelor prietene şi aliate ale Franţei şi celor ce îi sunt supuse, le ordonă tuturor funcţionarilor publici, comandanţilor de nave ale Statului sau ale oricăror alte vase, să lase să treacă nava liberă şi în siguranţă, fără să-i provoace ori să lase să i se provoace vreo daună sau să i se pună vreo piedică, ci, dimpotrivă, acordându-i protecţie, ajutor şi asistenţă în caz de nevoie”.

Caravelele

Ordinul le este dat locuitorilor oraşului Paloş, obligat să-i pună la dispoziţie lui Columb, timp de douăsprezece luni, două caravele echipate pe cheltuiala lor, să-i dea aceste corăbii gratuit. Regina, pentru a începe recrutarea de membri ai echipajelor, le promitea ca avans solda pe patru luni, în timp ce un decret ordona încetarea oricărei urmăriri penale sau judecăţi împotriva celor care doreau să-l urmeze pe genovez.

Dar, când s-a aflat că destinaţia era capătul Mării întunecate, corăbiile, mari şi mici, au rugit din port în timpul nopţii. Una singură nu a putut să scape, *Pinta*, dar pentru a o repara nu se găsea nici lemn, nici câlţi, nici gudron, nici calafat, iar dulgherii s-au declarat bolnavi. Au intrat în grevă, prin refuzul de a munci.

Din fericire, părintele Juan Pérez nu numai că se bucura de renume la Paloş, dar a ştiut şi să se facă iubit. El a pus la dispoziţia unei cauze pe care şi-o însuşise influenţa şi afecţiunea lui, sfârşind prin a le reda încrederea marinarilor şi lucrătorilor.

Familia Pinzón, marinari şi armatori din tată în fiu, se bucura, graţie averii şi situaţiei sale, de mare autoritate la Paloş. Capul acestei familii, Martin Alonso, un excelent marinar, se întreţinuse, se spune, în cursul unei călătorii comerciale la Roma, cu un cosmograf, ataşat al bibliotecii pontificale, care i-a oferit o hartă ce demonstra că, navigând spre vest, se poate ajunge la faimoasa Insulă Zipangu (Japonia). Din această vreme, Martin Alonso Pinzón visa, se pare, să pornească în hazardata

expediţie, dar ezita, în ciuda banilor, mijloacelor, corăbiilor şi

influenţei de care dispunea.

În sfârşit, trei caravele au fost armate, două de către oraş, a treia de către Columb însuşi, ajutat de familia Pinzón. Este vorba despre *Gallega*, care-i aparţinea lui Juan de la Cosa, rebotezată *Santa Maria*, *Pinta*, a lui Cristóbal Quintero şi *Nina*, a lui Juan Nino.

Se spune că erau corăbii proaste, că niciuna dintre ele nu avea punte, sau doar una singură. Totul este fals. Erau nişte vase excelente, alese dintre cele puse la dispoziţia sa de însuşi Cristofor Columb, demonstrându-şi cu acest prilej, ca şi cu multe altele, calităţile de marinar şi de organizator. Poate că armarea s-a făcut puţin în grabă, reparaţiile au fost sabotate uneori, fără ştirea şefului expediţiei, cum s-a spus în timpul unei avarii apărute la cârma vasului *Pinta* şi în cazul unei călăfătuiri defectuoase, dar, pe ansamblu, corăbiile sunt considerate foarte potrivite scopului propus, *muy aptos para semejante fecho*, singurul lucru de care Columb se putea plânge fiind pescajul puţin cam mare al navei *Gallega*, ceea ce putea dăuna explorării coastelor şi râurilor. De altfel, pentru expediţiile care au urmat, el a preferat întotdeauna corăbii asemănătoare.

Caravelele erau vase destul de uşoare, provenite din cele folosite pe Mediterană, de care se foloseau portughezii pentru expediţiile lor africane, în vreme ce „nao rotunda" erau corăbii mai degrabă grele, cu care se desfăşura comerţul pe canalul Flandrei.

S-a discutat mult dacă aceste caravele aveau trei sau patru catarge. Jal, marele arheolog naval, bazându-se pe tipurile cele mai folosite în epocă, considera că aveau patru, în afara bompresului, care nu este privit ca un catarg; catargul corespundea velei foc actuală, având

două pânze pătrate, apoi urmau marele catarg, artimonul şi contraartimonul (bate-pupa actuală), purtând, toate trei, clasica pânză latină triunghiulară, fixată pe o vergă lungă. Dar, dacă analizăm diferite documente, în special vasele reprezentate de Juan de la Cosa (cârmaciul lui Columb) pe harta sa din 1500, apoi desenele lui Fernando Columb, se ajunge la concluzia sigură că unele caravele aveau trei catarge. Poate Columb, modificând pe alocuri greementul navelor sale, pentru a le adapta navigării îndelungate căreia le destinase, a eliminat contraartimonul.

Să amintim, în treacăt, că H. Vignaud nota: „... toate trei (caravelele) aveau trei catarge şi pânze latine pătrate!” Mărturisim că nu înţelegem, căci pânze latine, de când există corăbii pe mare, este o noţiune folosită pentru a desemna pânzele care nu sunt pătrate. Această expresie este, deci, un nonsens, de tipul „o linie dreaptă curbă”, „o sferă plată” sau „un cerc pătrat”. Ea ne confirmă nivelul scăzut al cunoştinţelor autorului ei în domeniul maritim, acestea fiind incomparabil mai reduse decât cele ale lui Columb; şi putem găsi încă multe alte exemple similare. Ele nu scad, însă, erudiţia lui H. Vignaud. Totuşi, pentru a judeca un marinar, este bine să fii puţin la curent cu navigaţia.

Documentarea asupra acestor corăbii s-a îmbogăţit simţitor prin cercetările minuţioase realizate atunci când, pentru a sărbători, în 1892, al patrulea centenar de la descoperirea Americii, Spania a reconstituit *Santa Maria*. Putem acum să intrăm în unele amănunte şi să înţelegem mai bine modul de viaţă al amiralului şi al însoţitorilor săi.

Caravelele puse în slujba lui Columb aveau, deci, trei catarge, trinchetul în partea din faţă, actuala velă

foc, marele catarg la mijloc şi artimonul în spate, care se numea *mesana*.

Aceste trei catarge principale purtau, fixate pe vergi mari, velele latine triunghiulare. Adesea, în traversările mai dificile, pentru a se proteja de vremea rea, vergile erau aduse pe punte, pe una dintre ele, mai mică şi mai uşoară, ataşată trinchetului, înălţându-se o pânză pătrată. Uneori, greementul latin al acestui catarg era înlocuit de la început cu două vele pătrate suprapuse, şi în faţa lor era aşezat bompresul, un catarg mic, aproape orizontal.

Nao rotunda, un tip de corabie mare cu pânze, şi caraca erau singurele vase care aveau vele pătrate la trinchet şi la catargul cel mare.

Columb a transformat *Santa Maria*, cea mai mare dintre caravele, care prin tonaj şi formă făcea trecerea de la caravelă la corabie, dându-i un greement de corabie, cu pânze pătrate pe trinchet şi pe catargul cel mare, doar artimonul rămânând cu o pânză latină.

Mai târziu, când au făcut o escală în Canare, pentru a repara o avarie intervenită la cârma vasului *Pinta*, echipajele au profitat de ea pentru a transforma în acelaşi mod greementul, nu de pe *Pinta*, cum se hotărâse iniţial, ci de pe *Nina*. *Pinta* a rămas, deci, singurul vas cu velatură în întregime latină.

Se crede, dacă nu este chiar o certitudine, că, atunci când marinarul iscusit şi cunoscător care era Columb a hotărât că, pentru a înfrunta nu numai vânturile puternice, dar şi hula Atlanticului, această pânză pătrată era, în acelaşi timp, mai practică şi mai sigură, a întâmpinat rezistenţa celor doi fraţi Pinzón, căpitanii celorlalte caravele. Dar, simpla traversare până în Canare l-a convins pe Vicente Yanez Pinzón, căpitanul de pe *Nina*, de perspicacitatea amiralului şi a profitat de escala forţată

pentru a-i urma exemplul. Dimpotrivă, Martin Alonso Pinzón, vanitos şi indisciplinat, şi-a păstrat velatura primitivă.

Unii au pretins că fără acest navigator Columb nu ar fi putut face nimic şi că el a fost adevăratul şef al expediţiei. Totuşi, întâmplarea aceasta demonstrează deja originalitatea creatoare a lui Columb, opusă spiritului de rutină al lui Martin Alonso Pinzón.

Este interesant de observat, pe scurt, evoluţia navelor, comparând caravelele cu velierele din zilele noastre. Vergile lungi şi grele, cu pânze mari, triunghiulare, nu se mai păstrează decât pe ambarcaţiunile mici din Marea Mediterană sau din împrejurimile Cádizului. Vergile mari, ca şi velele pe care le susţin, sunt tăiate în partea din faţă a catargului, în timp ce partea anterioară a pânzelor, reduse astfel, este înlocuită cu vele foc sau cu vele de strai. Prin această transformare se ajunge la greementul latin actual.

Este greu pentru un marinar să nu privească bărcile ca pe fiinţe vii. Englezii, de altfel, popor de marinari prin excelenţă, nu le dau vaselor genul unei persoane?! Iar această asimilare nu este contrazisă nici de transformism, nici de adaptarea la mediu, atât de uşor de urmărit în istoria lor.

Caravelele clasice, numai cu pânze latine, se transformă în corăbii cu trei catarge latine. Caravelele cu vele pătrate pe trinchet devin goeletele cu trei catarge. Vasele sau caravelele de tranziţie, cu pânză pătrată pe două catarge, precum *Santa Maria*, devin bărci cu trei

catarge.

În timpul primei noastre expediţii în Antarctica, am adoptat corabia cu trei catarge cu pânze latine, pe care le-am transformat pe parcursul călătoriei în pânze

pătrate, apoi, călăuziţi de experienţă, în timpul celei de-a doua expediţii am folosit o corabie cu trei catarge. Motivele au fost, în mare parte, aceleaşi cu cele ale lui Columb.

Santa Maria, „cea mai celebră corabie după Arca lui Noe”, va fi dotată încă de la Paloş, înainte de plecare, cu vele precum cele ale vaselor de patrulare, iar Columb o va numi „nao”, corabia, nava-amiral, păstrând denumirea de „caravelă” pentru celelalte două.

Dimensiunile admise în general, adoptate şi de frumosul model al navei *Santa Maria*, care poate fi văzut la Muzeul de Marină din Louvre, sunt: lungime – 39, 10 metri; lărgime maximă – 7, 84 metri; pescajul – 3 metri.

Santa Maria, după cum am spus, avea un bompres, un catarg de dimensiuni mici în partea din faţă (trin-chetul), un catarg mare, foarte important, aşezat puţin în jumătatea dinapoi a vasului, şi, în sfârşit, în spate, un catarg foarte scurt, artimonul.

Catargul cel mare era solid susţinut şi menţinut de un strai şi hobane, încordate cu scripeţi. Extremitatea superioară se sfârşea printr-un fel de gabie circulară cu o consolă, ce putea servi ca foişor de observaţie. De aici pornea un catarg dintr-o singură bucată, catargul gabiei, susţinut de pataranţine şi de un strai. Artimonul, scurt şi uşor, era prevăzut cu pataranţine şi cu hobane solide. Trinchetul, de asemenea, era scurt, dar gros, şi avea în plus un strai solid şi un călcâi de arbore puternic.

Pe bompres se găsea vela bompresului (*civadierd*), pe trinchet – trinca, pe catargul cel mare – *papehigo* sau *trec*, vela cea mare, iar deasupra gabierul. Aceste vele, aşezate pe vergi orizontale, erau pânzele pătrate.

Pe artimon se găsea vela latină triunghiulară clasică. Mai târziu, transformată, aceasta a devenit brigantina din zilele noastre, dar se mai foloseşte şi denumirea veche uneori.

Greementul era complet, practic şi bine întocmit, cuprinzând

fungi, balansine, scote, mure, buline, strângătoare.

Suprafaţa velei mari era mărită sau micşorată cu ajutorul a două benzi de pânză pentru velă, numite bonete, folosite independent sau simultan. Cea superioară era ataşată la marginea de jos a velei mari, iar boneta inferioară la marginea de jos a celei dintâi. Pentru a putea fi cusute rapid şi fără greşeală, aveau notate pe margine litere, înşiruindu-se în grupe de câte cinci, A.V. M.G.P., însemnând *Ave Virgo Maria Gratia Plena*. Astfel, pe parcursul acestei operaţii, întotdeauna serioasă pe un vas, care constă în a mări sau a reduce velatura, marinarii, în timp ce lucrau, o invocau pe Fecioară şi se puneau sub protecţia sa. Operaţiunea se numea *em-palomar las bonatas* şi era opusul desfăşurării terţarolei, adoptată mai târziu, pentru că bonetele erau cusute pentru a mări velele şi apoi erau desfăcute, pentru a le micşora.

Vela cea mare şi trincheta erau împodobite cu câte o cruce, verde pentru una, roşie pentru cealaltă, desenate artistic.

Ca toate caravelele şi, de altfel, ca majoritatea vaselor cu pânze ale epocii, *Santa Maria* avea o punte centrală, un castel în partea din faţă şi altul în spate.

Puntea castelului din faţă era prevăzută cu pavoaz solid.

Jos, sub puntea principală, se găseau nările şi un vinci masiv, care servea la manevrarea cablurilor de

COLECŢIA CUCERITORII

ancore, în număr de patru, cântărind între 11 şi 12 chintale.

«Dinspre proră către pupă, se înşirau: capacul de bocaport, vatra bucătăriei, tabloul cel mare şi, de fiecare parte a sa, la tribord – barca de dimensiuni mari, iar la babord – şalupa (ambarcaţiunea care făcea legătura între punte şi chei), pompele, culoarul catargului cel mare, tambuchiul mijlociu, habitaclul şi, în sfârşit, bara cârmei, foarte lungă, pentru a permite manevrarea acestei piese grele, de mari dimensiuni. Castelul din spate începea chiar de lângă marele catarg şi era construit pe două etaje, *tolda* şi, deasupra, *toldilla*. Între ele se aflau cabinele.

În spatele navei se înălţa felinarul de la pupa, făcut la comandă, artistic, în fier forjat, cu pereţi din ghips, înlocuiţi mai târziu cu sticlă. Numai vasul-amiral avea dreptul să poarte acest felinar. Dacă celelalte corăbii puteau eventual să schimbe semnale cu felinarele înălţate pe

arboradă, ele nu purtau nicio sursă fixă de lumină la exterior. Chiar şi la interior, singura lumină permisă era aceea a busolei.

Viaţa se desfăşura pe puntea principală şi în castele, în timp ce calele foloseau doar ca buncăre şi magazii.

Pompele, făcute din lemn acoperit cu piele, dădeau într-o încăpere specială, în fundul calei, unde se aduna apa. Acolo stăruia în aer un miros infect, iar când nevoile de serviciu cereau ca să coboare cineva, mai întâi era introdusă înăuntru o candelă aprinsă la capătul unei undiţe. Dacă se stingea, compartimentul respectiv era curăţat cu oţet sau urină amestecată cu apă proaspătă, înainte de a trimite pe cineva înăuntru.

CRISTOFOR COLUMB

Bucătăria era un fel de platformă împrejmuită de cărămizi, cu colţuri de fier, realizată, în trei părţi, dintr-un paravan fix, care era dus pe punte. Exista un obicei vechi, care s-a păstrat mult timp, acela de a avea o provizie sănătoasă de pământ pentru a face vatra, iar o glumă devenită clasică printre marinari făcea ca, atunci când un om de veghe striga: „Pământ!”, să i se răspundă: „Da, da, ştim, cel din bucătărie”. Această provizie era reînnoită la fiecare escală. Legenda spune că un mus, coborând pe insula imaginară a celor Şapte Cetăţi, a luat pământ pentru vatră şi, construind-o, a găsit aur, ceea ce i-a adus o incredibilă bogăţie şi a incitat navigatorii în căutările lor.

La extremitatea din faţă a navei, un scaun găurit numit poetic *jardines* de către spanioli, *cessi* de italieni şi *poulaines* de marinarii francezi, servea pe toată lumea, cu o egalitate democratică, oricare ar fi fost rangul sau funcţia, amiral, pasager de seamă sau simplu mus.

Părintele Antonio de Guevara, cronicar al vieţii la bord din acea epocă, povesteşte cum un anume episcop se plângea de lipsa de confort a acestor… să le spunem laboratoare de fiziologie practică, nemulţumit de câlţii gudronaţi pe care i-a dat un marinar atent, ca să se şteargă.

Abia mult mai târziu, în secolul XVI, se vor instala cabine pentru ofiţeri la bordul navelor. La vremea despre care vorbim, la sfârşitul secolului XV, nu exista decât o cabină, în partea înaltă a pupei, sub *toldilla*, destinată amiralului sau căpitanului. Era mobilată foarte sumar, cu o masă pentru două persoane, un fotoliu, un scaun pliant, un pat, poate un dulap pentru haine, şi o ladă pentru cărţi, valori şi

documente.

54 COLECŢIA CUCERITORII

Ssvs Baai *veM* & gry «gr & ai *bsv* & să vs sâag jeva

Când vasul avea pasageri de seamă, în special ofiţeri superiori ai armatei, marinarii construiau uneori, de-a lungul pereţilor castelului de la pupa, paturi provizorii suprapuse şi izolate cu perdele. Aşternuturile se mărgineau la o saltea subţire care în timpul zilei era aşezată într-un buncăr, după ce fusese, mai întâi, bine închisă într-un sac de pânză. Acest sac, în caz de deces, îi servea ca linţoliu proprietarului saltelei.

Mobilierul la bordul vaselor era aproape inexistent. Putem afla, din contractul unei călătorii întreprinse de Vicente Yanez Pinzón în 1508, cum căpitanii se bucurau de stăpânirea întregii cabine, cârmacii şi meşterii aveau dreptul fiecare la câte un cufăr „care să nu măsoare mai mult de cinci palme pe trei", marinarii la un cufăr la fel de mare pentru doi, iar muşii – pentru patru.

Marinarii, eventual soldaţii sau pasagerii simpli, dormeau pe punte, cu o scândură drept saltea şi o pavăză ca pernă, poate adăpostiţi de *tolda*, dar niciodată înăuntru, pentru a fi pregătiţi la primul semnal de alarmă.

Cristofor Columb a aflat de la indieni despre utilitatea hamacelor şi, graţie lui, acest tip de aşternut a fost adoptat mai târziu de toţi „oamenii care călătoresc pe mare".

Pentru a mânca, meşterii, cârmacii şi căpitanul aveau o masă, dar toţi ceilalţi „se aşezau pe călcâie, ca maurii, sau în genunchi, ca femeile" şi mâncau împreună dintr-o farfurie mare de lemn, aşezată pe o bucată de postav, ca să nu se murdărească puntea.

Navigaţia, în acea vreme, avea caracterul unei expediţii militare, căci nu trebuia ca echipajele să se teamă numai de popoarele cu care ţara lor era în război, dar şi

—".

Santa Maria

COLECŢIA CUCERITORII

de piraţi. Navele erau, prin urmare, armate, şi se ştie, cel puţin despre *Santa Maria*, că avea două bombarde, reprezentând artileria grea, cu afeturile aşezate sub *tol-da*, care trăgeau printr-un fel de saborduri rotunjite, şi şase aruncătoare de proiectile, arme cu tir

destul de rapid, montate pe pivoturi, patru pe balustradele *toldillei* şi două pe marginile castelului din faţă. Toate acestea erau din fier forjat şi lansau gloanţe de fier sau de piatră, acoperite, uneori, cu plumb.

Mai aveau, desigur, o bună provizie de suliţe, halebarde, săbii, topoare, spade, pumnale, archebuze, paveze, etc.

Pavilioanele merită o atenţie specială. Pe marele catarg flutura blazonul regal, împărţit în patru sectoare egale, cu alb şi roşu, cu imagini înfăţişând castele de aur şi lei de culoare roşie. Această stemă cu formă specială, pavilionul regatelor Castiliei şi Leon, era înfiptă în pământ de fiecare dată când spaniolii cucereau un nou ţinut; ea figurează pe multe hărţi şi planisfere.

La trinchet, era arborat un steag în formă de coadă de rândunică, având desenată pe fond alb crucea verde cu iniţialele lui Ferdinand şi Isabella, F. şi L, încoronate. La artimon, steagul reprezenta o flacără mare, străjuită de un vultur negru şi de emblema regală.

În sfârşit, urmează pavilionul comandamentului, poate cel mai important dintre toate, în vârful unei prăjini, era agăţată o bucată de damasc roşu; pe ea, într-o parte, era figurat Iisus crucificat, iar în partea cealaltă Sfânta Fecioară, imagini bogat brodate cu mătase şi aur, ca şi marginile şi ciucurii din colţuri.

Acest pavilion era păstrat de obicei în cabina marelui amiral, în momentele solemne de victorie sau în vremuri de primejdii, era arborat la tribord, la intrarea

CRISTOFOR COLUMB

În cabină, şi toţi îşi descopereau capul înaintea lui. La marile ceremonii, era purtat de un crainic, ce-l urma pe amiral, iar la trecerea lui celelalte pavilioane erau coborâte.

Coca navei era trecută, în întregime, prin păcură preparată cu grăsime de balenă. Vopsirea din interior se făcea în culori sobre, negru de fum sau alte culori discrete, abia acoperite cu câteva pete de ocru. Pentru exterior, se foloseau culori luminoase, alb, bleu, galben şi roşu aprins. Pe tabloul din spate, se găsea o statuie a Fecioarei, în timp ce o alta, mai micuţă, era găzduită de de o nişă a peretelui din faţa cabinei, străjuind puntea. Pe vasele de lux, existau ornamente bogate de aur, blazoane dispuse de-a lungul balustradei *toldillei*. Acestea nu existau pe adevărata *Santa Maria*, care l-a purtat pe Cristofor Columb, dar

figurează pe reconstituirea celebrului vas, construit de spanioli la Caracas, în 1892.

Pinta şi *Nina* erau mai mici decât *Santa Maria*, prima fiind mai scurtă cu un metru, iar a doua cu mai mult de doi metri. Am discutat deja despre velatura lor. În rest, amănuntele pe care vi le-am dat despre *Santa Maria* sunt valabile, în general, şi pentru celelalte.

Tonajul acestor vase, 252 pentru *Santa Maria* şi 147 pentru *Nina*, era cel obişnuit pentru goeletele cu trei catarge mici şi mijlocii din San Malo, armate pentru a pescui în Terra-Nova. Alura cea mai performantă era de şase carturi în condiţii bune iar viteza, destul de mare, putea ajunge chiar şi la opt noduri. Repetăm, cele trei erau vase bune.

COLECŢIA CUCERITORII

Echipajele

Numărul de persoane care l-au însoţit pe Cristofor Columb în prima expediţie nu este sigur. Unii vorbesc de 90, alţii de 120 şi chiar de 200 de oameni.

Este posibil să fi fost 90 de marinari şi 30 de funcţionari civili, în total 120. Această cifră pe care o adoptăm a fost dedusă din manuscrise, din jurnalele de bord şi alte documente şi este în concordanţă cu listele de alimente şi cu spaţiul disponibil pe vase. Se cunosc numele a 60 dintre membrii expediţiei.

Santa Maria era comandată de Columb, avându-l cârmaci pe Juan de la Cosa, fiind însoţit şi de un interpret de limba arabă, evreu convertit, pe nume Luis de Torre. Echipajul era alcătuit, se pare, din 42 de oameni.

Pinta era comandată de Martin Alonso Pinzón, pe postul de cârmaci fiind un alt Martin Pinzón şi număra în echipajul său 26 de oameni.

Nifia, comandată de Vicente Yanez Pinzón, avea 22 de marinari.

Din expediţie făceau parte numeroşi oameni în afara legii. Cei care vor să demonstreze că greutăţile prin care a trecut Columb i se datorau incapacităţii sale de a duce la bun sfârşit o călătorie de o asemenea amploare, contestă acest fapt. Totuşi, el este adevărat, căci H. Harrisse ne semnalează că o ordonanţă regală, apărută pe 30 aprilie 1492, îi graţia, indiferent de acţiunile criminale săvârşite, pe aceia care consimţeau să plece alături de Columb.

De atunci, se cunoaşte numărul de 24 de graţiaţi ai închisorilor din Paloş şi Huelva, dar nu se ştie dacă erau împărţiţi pe cele trei corăbii sau au fost îmbarcaţi toţi pe aceea a amiralului, dat fiind că fraţii Pinzón erau într-o postură mai favorabilă pentru a-şi alege echipajele, în timp ce Columb nu putea lua decât ceea ce i se oferea.

Texte referitoare la expediţiile ulterioare ne dau unele informaţii despre alcătuirea echipajelor la vremea respectivă. Astfel, cunoaştem că un vas puţin mai mare ca tonaj decât *Santa Maria* avea 51 de oameni, împărţiţi astfel: un căpitan, stăpânul sau proprietarul, un contramaistru, un cârmaci, un doctor, 14 marinari, 5 scutieri, 20 de ucenici şi 7 lucrători: un dulgher, un calafat, un tâmplar, doi tunari şi doi trompetişti.

Doctorul îndeplinea, în acelaşi timp, funcţia de notar – o excelentă combinaţie pentru testamente.

Se ştie că niciun preot, duhovnic, misionar sau călugăr nu a făcut parte din prima expediţie. Unii au încercat să tragă de aici concluzia că singurul scop al lui Columb era să ajungă la Insula celor Şapte Cetăţi, despre care se credea că era locuită de creştini, ce nu aveau nevoie să fie convertiţi. Preferăm să deducem din această constatare că navigatorul genovez nu avea nicio intenţie să descopere odată cu cele Şapte Cetăţi insule necunoscute, unde ar fi putut converti populaţii păgâne, ci doar să ajungă în regatul Marelui Han, aşa cum a fost el descris de Marco Polo. Ar fi fost o lipsă de diplomaţie să ajungă pentru prima dată la un mare suveran, pe care Regii Catolici îl tratează de la egal la egal – Columb trebuia să-i înmâneze o scrisoare scrisă chiar de mâinile lor – având aerul că ar fi dorit să-i convertească supuşii!

Ca şi în armată, nu exista în acea vreme uniformă pentru marinari, dar aceştia purtau adesea bonete de postav roşu, conice, create în ateliere reputate din Tole-do.

Un veşmânt purtat frecvent de oamenii mării şi foarte practic împotriva ploii şi a vântului îl constituia un fel de pelerină scurtă, cu glugă de culoare gri. Cristofor Columb avea o astfel de capă, ceea ce, probabil, a făcut să se spună că purta robă de franciscan.

Numai trompetiştii, având rol de crainici, purtau un fel de uniformă, mai degrabă o livrea alcătuită din pantaloni roşii, o vestă cu

mâneci largi; pe piept, erau brodate armele regale ale Spaniei iar pe cap îşi puneau un acoperământ de postav roşu.

Proviziile erau formate, în principal, din porumb, grăsime, peşte sărat, năut, carne de porc sărată, stafide. Biscuiţii, baza alimentaţiei, se fabricau dintr-o jumătate de livră de făină, plină de svabnemţesc, frământată cu apă de mare, la care se adăuga o optime de apă dulce. Aceşti biscuiţi, suportând căldura amestecată cu umezeala din buncăre, se stricau mai greu decât alte provizii. Neavând de ales, marinarii îi mâncau cu poftă, de obicei noaptea, ca să nu vadă viermii şi să simtă mai puţin mucegaiul.

Apa era păstrată în butoaie de 200 de litri şi în rezervoare de lemn, de unde nu se putea împărţi, în timpul traversărilor lungi, decât câte o optime de litru de persoană, la fiecare masă. >.

OCEANUL ATLANTIC

— A expediţie: a ae «f>ei ditle. f-a-3-a-e> «e; coliţie.

expediţie – *150Z-03*

l []

Traseul general al expediţiilor lui Columb

PRIMA EXPEDIŢIE

Plecarea din Paloş n ziua de 2 august, Columb şi toţi însoţitorii săi s-au împărtăşit, într-o slujbă celebrată la capela mănăstirii Rabida, slujbă urmată de o procesiune.

Această ceremonie, ţinută în ajunul unei călătorii de explorare, a fost poate mai emoţionantă decât de obicei, dar nu excepţională, în Spania, la acea vreme, ordonanţele privind echipajele de pe vasele armate cu intervenţia guvernului erau formale. Oamenii care se îmbarcau trebuia să fie întotdeauna graţiaţi, pentru că mergeau „către un pericol de moarte”; trebuia, deci, să se spovedească şi să se împărtăşească înainte de plecare, în timpul călătoriei, era absolut interzis să blesteme, „să facă sau să spună ceva împotriva slujirii şi onoarei lui Dumnezeu şi a Regelui”.

COLECŢIA CUCERITORII

Vom vedea, în continuare, care erau practicile religioase la bord.

În ziua următoare, pe 3 august, cu o jumătate de oră înainte de răsăritul soarelui, *Santa Maria*, *Pinta* şi *Nina* ieşeau din portul Paloş, depăşeau bariera Saltes şi, împinse de briza puternică, au străbătut 60 de mile către sud, apoi spre sud-vest şi, în sfârşit, din nou spre sud cart

sud-vest, pentru a ajunge în Insulele Canare.

Călugării din Rabida au binecuvântat cele trei vase în momentul când dispăreau la orizont, în timp ce Cristofor Columb, cu acea mulţumire gravă şi emoţionată rezervată celor care, după ani de lupte şi febra pregătirilor, pornesc, în sfârşit, în marea aventură a vieţii lor, îşi începea jurnalul de bord cu: *In nomine Domini Jesus Christi*…

Jurnalul de bord al lui Cristofor Columb, grafia şi semnătura sa

Ne vom ajuta, pentru a înfăţişa această călătorie, de textul scris în întregime de Bartolomeo de Las Casas, episcop de Chiapa, redactat după jurnalul de bord autograf al lui Cristofor Columb, cu care era prieten şi care i l-a transmis. Din nefericire, doar o parte din relatare a fost extrasă din manuscris, iar Las Casas nu era un marinar. Domnul Navarette, director al Depozitului Hidrografic din Madrid, reproducea în 1791 acest preţios document, găsit în arhivele ducelui Veragua şi îl includea în lucrarea sa *Relatarea celor patru călătorii întreprinse de Cristofor Columb*. Această lucrare a fost tradusă în limba franceză în 1828 de Chalumeau de

Verneuil şi la Roquette. Traducerea, devenită clasică, a servit drept schelet povestirii noastre. Numeroase alte traduceri ale relatărilor lui Las Casas au fost făcute în limba franceză şi în alte limbi. O cităm pe cea a lui Sir Clement R. Markham, *The Journal of Christoforo Columbus during his jir st voyage 1492 – 1493*. Părerea acestui geograf remarcabil, formulată încă din primele pagini ale volumului, îşi găseşte locul la începutul capitolului nostru, atestând competenţa incontestabilă a autorului său în domeniul navigaţiei.

„Acest jurnal, spune el, este oglinda omului. El îi arată, în acelaşi timp, calităţile şi defectele, îi pune în valoare ambiţiile, devotamentul de neclintit, sentimentele profund religioase, bunătatea şi recunoştinţa lui. El ne dă măsura exactă a ştiinţei şi geniului de a conduce oamenii, a grijii pentru siguranţa celor care sunt la ordinele sale, a imaginaţiei bogate pe care o are!”

La aceste aprecieri ale savantului englez, îmi permit doar să adaug următoarele: lectura atentă a acestui jurnal dovedeşte că a fost scris nu numai de un om ce avea calităţile pe care i le atribuise Sir Clement R. Markham, dar şi de un observator curios şi documentat, conform propriei sale exclamaţii: „Cel care practică arta navigaţiei vrea

să cunoască secretele lumii din adâncuri!” – şi, în sfârşit, de un marinar, în toate sensurile cuvântului. Deşi rezumat de Las Casas, nu există în jurnal niciun pasaj, nicio expresie care să lase loc vreunei păreri contrarii. Chiar şi în exactitatea termenilor maritimi, folosiţi discret, vedem o dovadă clară că autorul este într-adevăr un marinar, şi nu cineva care încearcă să treacă drept un om al mării.

Documentul iniţial a fost scris, după cum am mai spus-o, chiar de mâna lui Cristofor Columb. Manuscrisele

autografe ale marelui navigator, în spaniolă şi italiană, sunt numeroase. Scrierea lui este bine cunoscută, clară şi lizibilă. Ştim, de altfel, că era priceput în a face hărţi. Un desen pe care l-a făcut, devenit clasic prin frecvenţa cu care a fost reprodus, demonstrează reale calităţi. Facdsimilul acestuia a fost luat de arheologul Jal la Genova, unde originalul este închis într-o casetă, împreună cu trei scrisori autografe în spaniolă şi o culegere legată a înscrisurilor regale în manuscris, pe care Amiralul Oceanului le avea de la regele Ferdinand. Caseta le-a fost trimisă de la Sevilla de Cristofor Columb, în 1502, nobililor seniori ai Ordinului Sfântului Gheorghe de la Genova.

Desenul schiţat rapid pe hârtie este un proiect care trebuia să ilustreze – nu ştim în ce formă – propriul său triumf.

Îl vedem pe Columb înconjurat de personaje alegorice. Este aşezat, alături de Providenţă, într-un car tras pe mare de Constanţă şi Toleranţă. Din spate îl împinge Religia creştină. Pe margini şi deasupra, este încadrat de Victorie, Speranţă şi Renume. Monştrii reprezentând Invidia şi Ignoranţa abia se arată deasupra valurilor. Textul scurt care însoţeşte acest desen este scris în limba italiană. Asupra semnăturii lui Columb, foarte clară, merită să zăbovim câteva clipe.

Columb avea două semnături: una, foarte simplă, *Christobal Colon Almirante del Oceano*, şi alta complicată pe care o folosea mai des:

S.

S. A. S.

X. M.Y. i

— XpaFERENS… m;

COLECŢIA CUCERITORII

autografe ale marelui navigator, în spaniolă şi italiană, sunt numeroase. Scrierea lui este bine cunoscută, clară îşi lizibilă. Ştim, de altfel, că era priceput în a face hărţi. Un desen pe care l-a făcut, devenit clasic prin frecvenţa cu care a fost reprodus, demonstrează reale calităţi. Facsimilul acestuia a fost luat de arheologul Jal la Genova, unde originalul este închis într-o casetă, împreună cu trei scrisori autografe în spaniolă şi o culegere legată a înscrisurilor regale în manuscris, pe care Amiralul Oceanului le avea de la regele Ferdinand. Caseta le-a fost trimisă de la Sevilla de Cristofor Columb, în 1502, nobililor seniori ai Ordinului Sfântului Gheorghe de la Genova.

Desenul schiţat rapid pe hârtie este un proiect care trebuia să ilustreze – nu ştim în ce formă – propriul său triumf.

Îl vedem pe Columb înconjurat de personaje alegorice. Este aşezat, alături de Providenţă, într-un car tras pe mare de Constanţă şi Toleranţă. Din spate îl împinge Religia creştină. Pe margini şi deasupra, este încadrat de Victorie, Speranţă şi Renume. Monştrii reprezentând Invidia şi Ignoranţa abia se arată deasupra valurilor. Textul scurt care însoţeşte acest desen este scris în limba italiană. Asupra semnăturii lui Columb, foarte clară, merită să zăbovim câteva clipe.

Columb avea două semnături: una, foarte simplă, *Christobal Colon Almirante del Oceano*, şi alta complicată pe care o folosea mai des:

S.
S. A. S.
X. M. Y…
Xpo-FERENS.
COLECŢIA CUCERITORII

Acest amestec de greacă şi latină în acelaşi nume uimeşte, dar, cel puţin după cunoştinţele noastre, nu poate fi explicat decât ca o dorinţă de originalitate. Cât despre literele care precedă semnătura, semnificaţia lor este bine cunoscută. Spaniolii, în Evul Mediu, pentru a se distinge de evrei şi de mauri, foarte numeroşi în rândurile lor, aşezau înaintea numelor iniţiale extrase dintr-un pasaj biblic sau nume ale sfinţilor. Aceste litere trebuia să fie în număr de şapte, cifră care, conform unei judecăţi acceptate, era considerată sacră.

Se crede că cele folosite de Columb s-ar traduce prin *Supplex*,

Servus Altissimi Salvatoris, *Christi*, *Mariae*, *Josephi* sau prin *Supplex*, *Salvata*, *Sanctwn Sepul-chrum*, *Christe Mariae Josephi*. Uneori – aflăm de la André de Hevesy – adăuga la această semnătură un citat extras din Psalmi: *Mirabiles elationes maris*, *mirabilis în altis Dominust*!

Navigaţia în timpul lui Columb în vreme ce corăbiile se îndreaptă către Insulele Canare, să vorbim despre metodele şi instrumentele de care dispuneau marinarii pentru a întreprinde ceea ce va deveni prima călătorie de cursă lungă.

Cum foarte bine spunea Clerc-Rampal într-un interesant studiu despre evoluţia metodelor şi instrumentelor de navigaţie, din care ne-am inspirat, lipsa unora dintre

1) Minunate sunt valurile mării, minunat este Domnul în Cer (latină).

Ipă.

Elâi

ele nu-l prea interesa pe Columb în prima sa călătorie, la plecare. „Dar, dacă ne gândim că, odată cunoscute Pământurile Noi, aceşti marinari se duceau şi se întorceau, navigând pe ocean numai cu ajutorul instrumentelor primitive pe care le vom vedea mai departe, suntem nevoiţi să ne plecăm în faţa uimitoarei îndrăzneli şi a stăpânirii de sine. Trebuia să aibă un simţ marinăresc foarte dezvoltat pentru a reuşi să ducă la bun sfârşit, frecvent, asemenea expediţii. De altfel, este o constatare valabilă în orice domeniu: pe măsură ce instrumentele şi metodele ştiinţifice progresează, valoarea oamenilor des-creşte”. 1*

Înainte de apariţia busolei, oamenii nu se puteau orienta pe mare, de îndată ce pierdeau ţărmul din vedere, decât după poziţia astrelor. Cârmacii din Antichitate erau misterioşi, păstrându-şi cu sfinţenie secretul, care consta în cunoaşterea pe de rost a stelelor pe care trebuia, oră de oră, în funcţie de anotimpuri, să le aibă tot timpul în faţa prorei, pentru a merge dintr-o parte în alta. Este curios să remarcăm, vorbind despre acest subiect, că fenicienii şi-au dat seama cei dintâi despre imobilitatea relativă a Stelei Polare şi, pentru multă vreme, au fost singurii care au folosit-o. Aceasta explică, de altfel, rolul lor important în navigaţie.

Într-o mare închisă, ca Mediterana, cu distanţe relativ mici între porturi, unde curenţii sunt destul de slabi şi cerul senin, acele mijloace

erau suficiente, dar adevărata navigaţie nu a început cu adevărat decât odată cu inventarea şi folosirea busolei.

1) G. Clerc-Rampal – *L'évolution des méthodes et des instruments de navigation*, în *Revue maritime*, iunie-iulie, ««1921.

COLECŢIA CUCBfâTOM

Mai întâi realizată din trestie, apoi dintr-un ac oscilant, busola (cuvântul provine din siciliana, *bussula*, desemnând o cutiuţă) devine cu adevărat practică atunci când acul va fi plasat pe un pivot. Această invenţie îi este atribuită de italieni unuia dintre compatrioţii lor, Flavio Gioia d'Almalfi, fiind datată din anul 1302; de spanioli – lui Jaimes Ribes de Majorca, înainte de a prelua conducerea Academiei din Sagres, la cererea lui Henric Navigatorul; de către francezi – unui locuitor din Dieppe... Este probabil ca nici unii, nici ceilalţi să nu se înşele şi această invenţie să fi apărut separat şi simultan în diferite locuri.

Totuşi, se pare că Petrus Peregrinus, născut la Maricourt, în Picardia, este primul european care a scris un tratat despre „magnet".

Într-o scrisoare din august 1269, către prietenul său Sygerus de Faucaucourt, nu numai că expunea foarte clar proprietăţile magneţilor conform propriilor experienţe, dar descria şi avantajele pe care le-ar aduce, în construirea unei busole, înlocuirea acului magnetic, montat pe un pivot dublu, cu cel oscilant aşezat pe un vas cu apă şi gradarea marginii vasului pentru a măsura mai bine azimutul unui astru.

În orice caz, trecerea busolei din Mediterană în ocean este constatată către 1417, unde se face cunoscută sub numele de compas. Nordul devine fabricantul principal al acestor instrumente, pentru că aflăm cum Filip cel Bun a cumpărat, din portul Sluis, mai multe „compase, ace şi ceasuri de mare".

Este interesant să remarcăm că în Evul Mediu i se atribuiau magnetului, în afara proprietăţilor fizice – cum a fost mai târziu cazul electricităţii – puterea de a

vindeca tot felul de boli, precum guta, hidropizia, hemoragiile, durerile de dinţi, convulsiile şi chiar puterea magică de a atenua certurile conjugale.

La început, acul era montat pe pivot, în centrul unei hărţi care înfăţişa direcţia sau nimbul vântului, rumburile fiind la început în

număr de 25, apoi de 32, împărţire păstrată până în zilele noastre când, treptat, a fost înlocuită de cele 360 de grade. Dar busola nu a devenit practică decât odată cu fixarea acului pe o hartă a rumburilor vântului, care se rotea în acelaşi timp cu el.

Busolă

Aceste hărţi pentru busole erau decorate artistic, pictate în culori vii, adesea ornate cu aur. Există destule colecţii şi reproduceri ale lor, care nu trebuie confundate cu rozele vânturilor, şi acestea foarte bogat decorate, care figurau în număr mare pe hărţile navigatorilor şi despre care vom vorbi curând.

Acul şi harta, montate pe un pivot, erau aşezate într-o cutiuţă de lemn, închisă în partea superioară cu o

COLECŢIA CUCERITORII

placă de talc, înlocuită mai târziu cu sticlă, lipită atent cu ceară. Cutia se deschidea prin partea de jos, pentru a se verifica pivotul şi a spori magnetismul prin „atingere”. Ea era agăţată de cadran şi aşezată în habitaclu, o piesă în formă de „măsuţă de toaletă”, fixată solid pe punte, în faţa barei cârmei. O aşezare specială a habita-clului permitea luminarea busolei cu un felinar, de îndată ce se lăsa noaptea.

Graţie busolei, navigatorii din vremea lui Columb puteau să se orienteze, dar nu existau, pe atunci, niciun fel de instrumente care să măsoare viteza vasului. Loch-ul nu a apărut decât în 1677. Evaluarea acestui factor primordial al navigaţiei se făcea „din ochi”, şi pentru aceasta, în afară de o bună cunoaştere a propriului vas, era nevoie să se ţină seama de diferite elemente, precum puterea vântului, efectul hulei şi al valurilor, modificarea traseului de navigaţie în funcţie de terminarea proviziilor, etc.

Rezultatele erau extraordinare, şi rămânem uimiţi în faţa îndemânării acestor navigatori. Columb, chiar de la plecarea în prima sa expediţie, arătându-şi încă o dată calităţile de conducător, ţinea şi îi punea şi pe căpitanii celorlalte două corăbii să ţină două registre: într-unul, care era păstrat în taină, consemna cu exactitate evaluările reale ale distanţelor parcurse în fiecare zi; în celălalt, care-i era arătat echipajului, scria cifre inferioare celor precedente, pentru a nu-l speria de lungimea drumului. Procedând astfel, acţiona contrar obiceiului admis, în traversările obişnuite, se însemnau cifre mai mari decât cele provenite din evaluare, pentru a nu risca să acosteze brusc, pe timp de

noapte sau pe vreme rea.

Clepsidra cu nisip era ceasul de bord şi nu mai este cazul să insistăm asupra importanţei sale. Scurgerea

CRISTOFOR COLUMB

nisipului era calculată pentru o jumătate de oră, iar instrumentul trebuia întors imediat, de îndată ce compartimentul superior era gol; ucenici supravegheaţi îndeaproape erau însărcinaţi cu această corvoadă. Nu numai calcularea vitezei de înaintare, ci întreaga organizare a vieţii de la bord depindea de clepsidră, mai ales atunci când observarea astrelor care indicau ora nu era posibilă.

Clepsidra a rămas multă vreme „orologiul” corăbiilor; chiar şi în secolul XVIII, Duguay Trouin povestea cum, urmărind balenierele olandeze pe coasta Spitzberg, pe paralela de 81°, pentru a produce pagube comerţului ţării lor, a fost pus într-o situaţie dificilă de cei pe care îi numea „mâncătorii de nisip”. La această latitudine, ziua era continuă, dar o ceaţă care dura de nouă zile împiedica vederea soarelui. Cei care vegheau clepsidra, pentru a reduce durata cartului lor, o întorceau înainte ca ea să se fi golit, dereglând într-atât viaţa la bord „încât mâncăm atunci când ar fi trebuit să dormim”, iar când ceaţa s-a ridicat, toate vasele flotei, fără excepţie, indicau o eroare de cel puţin unsprezece ore!

Columb folosea şi sonda. Pe 19 septembrie, a sondat Marea Sargaselor, fără să atingă fundul, la o adâncime de 200 de braţe.

Evaluarea vitezei şi direcţia dată de busolă, confirmată de Steaua Polară, permiteau o apreciere aproximativă a navigării, dar curenţii de aer, deriva, o eroare de apreciere a traseului puteau falsifica rezultatele şi o precizie reală nu se poate obţine decât corectând traseul aproximativ urmat prin navigare controlată. Vom vedea mijloacele, foarte primitive, de care dispuneau în acest scop navigatorii de la sfârşitul secolului XV.

COLECŢIA CUCERITORII

Arabii, foarte avansaţi în arta navigaţiei, foloseau de multă vreme astrolabul, arbaleta, etc. Dar astrolabul, inventat de Hiparh din Niceea şi modificat de Ptolemeu, chiar dacă a fost utilizat de marinari la sfârşitul secolului XIII, nu a dobândit importanţă pentru creştini decât după 1415, atunci când Academia navală din Sagres s-a ocupat de această problemă. Din secolul XTV, se ştia că Steaua Polară descrie

un cerc la mică distanţă în jurul polului şi se putea obţine latitudinea măsurând înălţimea acestei stele deasupra orizontului cu o uşoară eroare care, conform poziţiei stelelor din Ursa Mică, „paznicii”, nu depăşeşte niciodată 2°25; dar această verificare nu era întotdeauna uşoară sau posibilă.

Cum am mai spus, Martin Behaim, chemat de Henric de Portugalia, împreună cu doi medici, i-a instruit pe cârmaci, arătându-le modul în care aveau să se folosească de astrolab pe mare. Behaim se sprijinea pe observaţiile solare făcute cu ajutorul acestui instrument şi, răspândind folosirea tabelelor de declinaţie ale soarelui, publicate în 1473 de Jean de Königsberg, supranumit Regiomontanus, le-a permis navigatorilor să stabilească latitudinea prin observarea meridiană a soarelui.

Astrolabul era un cerc gradat, prevăzut cu o alidadă cu pivot central, având la extremităţi două pinule străpunse cu două orificii, unul, destul de mare, pentru observarea stelelor, altul, de dimensiuni mai mici, pentru Soare. Pentru observarea la bord, astrolabul trebuia agăţat în centrul vasului, de catargul cel mare, unde mişcările aveau o amplitudine mai mică, sau să fie ţinut la capătul braţului, iar alidada să fie îndreptată în aşa fel încât razele soarelui să treacă în acelaşi timp prin cele două pinule. Înălţimea era citită pe cercul

gradat. Acest instrument era greu, cântărind între 10 şi 12 livre, pentru a rezista mai bine la vânt şi la mişcările vasului, aşa că a fost înlocuit mai târziu cu altul mai uşor de mânuit.

Astrolab nautic

Instrumentul, denumit cvadrant, era alcătuit dintr-un sfert de cerc de cupru, împărţit în 90 de grade. Pe latura dreaptă opusă gradaţiei zero erau fixate cele două pinule. În vârful unghiului drept format de întâlnirea celor două margini ale instrumentului, era prinsă extremitatea superioară a unui fir de plumb, care atârna liber de-a lungul limbului. Când cineva dorea să măsoare unghiul de înălţime al unui astru, cvadrantul era aşezat

vertical, cu capătul limbului gradat către privitor şi unghiul drept al instrumentului către obiectul vizat.

Orizont

Cvadrant

Observarea se făcea prin cele două pinule, ochiul privitorului fiind aşezat în apropierea gradului 90, când era vorba despre o stea. Când era urmărit Soarele, punctul luminos proiectat de pinula superioară trebuia să cadă pe orificiul pinulei inferioare, înclinând marginea superioară a instrumentului cât era nevoie, în acest moment, firul de plumb marca pe limbul gradat unghiul pe care îl făcea linia rezultată în urma observaţiei cu orizontul.

În plus, cvadrantul putea să aibă gravate indicaţii care permiteau rezolvarea unor probleme de navigaţie ale epocii, în afara latitudinii, se putea afla ora pe timp de zi sau de noapte, înălţimea unei clădiri sau a unei forme de relief, ascensiunea şi declinaţia soarelui, deplasarea

navelor spre nord sau spre sud, spre est sau spre vest, pentru o distanţă de drum parcursă, urmând o anumită direcţie a vântului.

Astfel construit, acest instrument concentra, într-un spaţiu redus, rezumatul trigonometriei, al mecanicii cereşti şi al cunoştinţelor vremii, devenind un *vade mecum* al astronomului şi navigatorului.

Nimic nu permite presupunerea că alte instrumente mai perfecţionate precum arbaleta, ballestrilla, bastonul lui Iacob, bara de aur, raza astronomică erau folosite de Columb şi contemporanii săi. Se presupune că ele nu s-au răspândit printre navigatorii europeni decât după călătoria lui Vasco da Gama.

Poate că vasele lui Columb dispuneau şi de noctur-lab, un mic instrument foarte simplu, folosit pentru a se şti, în orice moment al nopţii cu cât era Steaua Polară mai sus sau mai jos de Pol, şi pentru a afla ora în timpul nopţii. Nocturlabul era, de altfel, aproape obligatoriu pentru a calcula latitudinea cu ajutorul Stelei Polare şi al astrolabului.

Nocturlab

Navigatorii nu puteau afla longitudinea prin observaţiile lor. Numai cei mai savanţi dintre astronomi, prin metode complicate, riscau, pe pământ, profitând de conjunctura astrelor şi a eclipselor, să calculeze o longitudine, iar greşelile lor erau adesea uriaşe.

Amerigo Vespucci a dobândit, folosind astrolabul, o celebritate

care l-a făcut să spună, vorbind despre latitudine: „Cvadrantul astronomic mi-a adus o glorie destul de mare”. „Cât despre longitudine – scria el pe 4 iunie 1501 – este un lucru foarte dificil, pe care-l înţeleg puţine persoane, cu excepţia celor care ştiu să se abţină de la somn pentru a studia conjunctura pământului şi a planetelor. Pentru aceste determinări ale longitudinii, mi-am sacrificat adesea somnul şi mi-am scurtat viaţa cu zece ani, sacrificiu pe care nu-l regret, în speranţa de a dobândi un renume pentru mai multe secole, dacă mă întorc teafăr şi nevătămat din călătorie”.

Lipsa lui de modestie nu trebuie să ne mire, căci altă dată trebuia să-ţi strigi singur faptele măreţe pentru a fi recunoscute. Nimeni nu le repeta. Acum este de bun-gust să iei un aer inocent, fără a apela la niciun intermediar, când poţi să faci să vorbească ziarele.

Nimic nu ne permite, de altfel, să afirmăm că această mulţumire de sine, manifestată de Vespucci, era motivată de cunoştinţele lui astronomice.

În orice caz, atunci când Magellan, câţiva ani mai târziu, a ajuns în Insulele Maluku mergând spre vest, între portughezi şi spanioli s-au iscat controverse şi au fost aleşi 24 de astronomi şi cârmaci din cele două ţări pentru a aplana litigiul printr-un calcul al longitudinii. La Saragosa a avut loc o conferinţă, unde s-a ajuns la concluzia că nu se putea rezolva problema decât „cu

lovituri de tun”; din fericire, pe 22 aprilie 1529 a fost semnat un compromis.

Pigafetta, explorator care a participat la prima călătorie în jurul lumii, vorbea despre diferitele metode folosite pentru aflarea longitudinii, dar recunoştea dificultatea lor. El adăuga, ca o concluzie pentru noi, că navigatorii şi cârmacii se mulţumeau să ştie latitudinea la care se găseau noile lor descoperiri şi „erau atât de orgolioşi că nu voiau să audă de longitudine”. Am zice, în loc de orgolioşi, prudenţi, dându-le astfel dreptate cârmacilor şi navigatorilor, amintind în final că, în 1598, la un secol după Columb, o foarte serioasă expediţie bata-vă, voind să-şi determine poziţia prin longitudine, a făcut o mică eroare de 500 de leghe! Era, deci, mai bine să se abţină.

În prezent, punctul estimat este corectat prin observaţie; în secolele XV şi XVI, dacă cineva făcea imprudenţa să observe o

longitudine, se grăbea să o verifice şi să o corecteze prin estimă.

Columb nu putea să obţină prin observaţie decât latitudinea, şi aceasta cu aproximaţie. Navigaţia se făcea prin estimă, corectând valoarea aflată la o nouă latitudine observată, de fiecare dată când acest lucru era posibil, iar pentru a acosta era aleasă paralela care ducea la destinaţie, până la sosire. Metoda se mai practică şi în zilele noastre în anumite cazuri, când cro-nometrele sunt avariate.

Pe scurt, Columb avea la dispoziţie ca instrumente: busola, astrolabul şi derivatul său, cvadrantul, clepsidra de o jumătate de oră, sonda şi, aproape sigur, nocturla-bul. Documentele după care se ghida erau: tabelele astronomice ale declinaţiei Soarelui, deduse din Tabelele

COLECŢIA CUCERITORII

Alfonsine, şi un tabel care permitea determinarea unui triunghi dreptunghic pentru calculele prin estimă.

În sfârşit, ce hărţi folosea Columb?

Hărţile din epoca lui, utilizate pentru navigaţie, constau într-o reprezentare imaginară a contururilor coastei, pentru că aveau marcate punctele importante, fără a se ţine seama de exactitatea geografică, doar pentru a şti ce cale trebuia urmată pentru a merge de la unul la altul.

O hartă maritimă, în secolele XTV şi XV, era întocmită pe două axe formate pe liniile nord-sud şi est-vest. Suprafaţa era împărţită prin linii echidistante, paralele cu cele două axe, constituind un grilaj cu vergele pătrate, ale căror laturi corespundeau unui număr fix de mile sau leghe, în cursul secolului XV, liniile latitudinii şi ale longitudinii le-au luat locul liniilor echidistante dreptunghiulare, păstrând aceeaşi dispunere.

Acestor linii dreptunghiulare li se adăugau linii oblice, reprezentând direcţia rozei vânturilor. O primă roză a vânturilor ocupa centrul şi fiecare dintre razele sale, prelungindu-se până la marginile hărţii, marca o direcţie a vântului determinată. Alte roze, de dimensiuni mai mici, presărau harta cu linii asemănătoare, pornind de la diferitele rumburi. Din această încrucişare a liniilor, rezulta un fel de canevas, rămas o caracteristică a hărţilor maritime până la sfârşitul secolului XVII. Observaţiile astronomice nu aveau nicio legătură cu determinarea poziţiei locurilor marcate pe această hartă, iar distanţele care le despărţeau erau calculate prin estimă, în vreme ce situarea lor

era indicată de busolă. „Navigaţia practică a dus la întocmirea hărţilor, iar acestea indicau traseul de navigaţie”, spuneau, pe bună dreptate.

abatele A. Antheaume şi doctorul Jules Sottas într-o remarcabilă lucrare –, în care am găsit numeroase informaţii, atât asupra acestei probleme cât şi asupra celei a cvadrantului.

Pentru a merge de la un punct la altul, se alegea „linia nimbului de vânt” care era mai bună pentru a urma traseul propus, în vreme ce distanţele de parcurs erau măsurate pe scările trasate pe una din marginile hărţii.

Ansamblul, căruia i se adăugau imaginile coastelor, reprezenta un portulan. Acestea existau în număr mare, foarte bine executate, pentru Marea Mediterană, pentru Marea Neagră, Anglia, Flandra, Insulele Canare şi Azore. Câteva fuseseră întocmite pentru reprezentarea oceanului, dar nu aveau prea mare valoare.

Columb, pentru expediţia sa, nu dispunea cu adevărat decât de o reproducere a globului a lui Martin Be-haim (care nici măcar nu era o hartă), de harta pe care i-o trimisese Toscanelli şi de a sa. Este posibil ca despre aceasta din urmă să fie vorba în jurnalul lui de bord, dar nu avem până în prezent nicio indicaţie referitoare la acest important document.

În ziua de 4 aprilie 1924, domnul de la Roncière, care are în grijă departamentul de documente tipărite al Bibliotecii Naţionale, prezenta la Academia de Arte Frumoase un comunicat asupra descoperirii pe care o făcuse în arhivele Bibliotecii Naţionale. Era vorba despre o hartă pe care o considera a fi cea întocmită de Cristofor Columb, mai bine spus sub îndrumarea sa, în

1) Antheaume A., Sottas J.

— *L'Astrolabe-quadrant du Musée des Antiquités de Rouen*, Librairie Astronomique et Géographique, Paris, 1910.

Momentul când se pregătea să pornească în călătoria care avea să ducă la descoperirea Americii. b Nu avem niciun motiv să ne îndoim de dovezile pe care le aducea de la Roncière, stabilind că acea hartă fusese sugerată de Columb şi, foarte probabil, executată sub îndrumarea sa de către fratele lui cel mic, Bartolo-meo, „care nu era mai puţin priceput în cosmografie şi în artele ce au legătură cu ea,

precum întocmirea şi pictura hărţilor maritime, a sferelor şi a altor instrumente de acelaşi fel”, în plus, nu ne recunoaştem o competenţă în măsură să pună sub semnul întrebării aceste afirmaţii. Iar ideea că o asemenea descoperire, care ne permitea să primim şi să atingem un document atât de emoţionant, o datorăm unui savant francez, este prea măgulitoare pentru a nu avea, mai degrabă, tendinţa de a-i sprijini argumentele, decât de a le respinge. Totuşi, ne simţim obligaţi, în interesul teoriei susţinute de domnul de la Roncière, să nu-i dăm dreptate atunci când pretinde că această hartă confirma cele spuse de Henry Vignaud, care scria: „Columb n-a spus un singur cuvânt adevărat despre ceea ce îl interesează personal. Marele lui proiect, născut din meditaţii ştiinţifice asupra formei lumii, este de domeniul legendei!” sau: „Îşi presăra scrisorile cu afirmaţii inexacte, formulate stângaci, care au avut drept rezultat crearea unui fel de istorie convenţională despre formarea ideilor sale şi despre cauzele descoperirii sale”. Din contră, ne apare cu claritate ideea că, dacă, aşa cum am vrea, harta prezentată de domnul de la Roncière ar fi cea sau una dintre cele ale lui Cristofor Columb, afirmaţiile lui H. Vignaud ar fi fost inutile, în vreme ce, dacă ar fi fost fondate, harta în cauză nu ar mai fi avut originea şi valoarea care-i erau atribuite.

CRISTOFOR COLUMB

Păstrând discuţia în linii generale, remarcăm, de exemplu, că domnul de la Roncière aducea ca prim argument în favoarea originii acestei hărţi ideea că numeroase fraze regăsite într-un exemplar din *Imago Mundi* al cardinalului d’Ailly, păstrat la Colombina de Sevilla şi adnotat de Columb, erau reproduse pe ea. H. Vignaud, pentru a-l „detrona” pe Columb, nu afirma oare că amiralul nu a cunoscut şi nu a adnotat volumul lui Pierre d’Ailly decât după descoperirea sa, adică după 1494?

Domnul de la Roncière ne mai spunea că această hartă a fost întocmită, în mod cert, între 1488 şi 1492, probabil de Bartolomeo. H. Vignaud afirmă că Cristofor nu şi-a revăzut fratele, pe Bartolomeo, decât la întoarcere, în 1494, după o despărţire de zece ani! Iar între 1488 şi 1494 nu sunt decât şase ani.

Există ceva care frapează şi mai mult. Domnul de la Roncière, cu multă îndemânare, refăcuse contururile şi textul şters despre Antilia sau Insula celor Şapte Cetăţi, această insulă misterioasă unde şapte

episcopi portughezi, căutând adăpost împreună cu enoriaşii lor, în timpul invaziei musulmane, au întemeiat fiecare câte o cetate şi au dat foc corăbiilor pentru a interzice orice dorinţă de întoarcere. Această insulă, conform tradiţiei, ar fi fost regăsită pe vremea lui Henric Navigatorul de o navă portugheză, atât de înfloritoare încât a dat naştere legendei pământului amestecat cu aur pur.

Domnul de la Roncière scria atunci, influenţat de H. Vignaud: „Antilia sau Insula celor Şapte Cetăţi, aceasta era, indicată pe hartă, ca şi în memoriile sale, ţinta secretă a expediţiei lui Cristofor Columb, de unde numele de Antile!” Dar domnul de la Roncière nu ne spunea, tot el – lucru vizibil şi pe hartă – că insula se găseşte „în larg, la mare distanţă de Irlanda, dincolo de

COLECŢIA CUCERITORII

O insulă a Braziliei...”? Pentru a ajunge la ea, ar fi trebuit ca amiralul, plecând din Paloş, să meargă spre nord-vest, în timp ce el s-a îndreptat spre sud-vest, având drept ţintă Insulele Canare, iar de aici a pornit drept spre vest. Dacă într-adevăr „ţinta secretă” era Insula celor Şapte Cetăţi, H. Vignaud avea dreptate să-l califice drept un „marinar fără experienţă”. Preferăm să considerăm că acest americanist se înşală, cu atât mai mult cu cât propriile-i cunoştinţe maritime, după cum am remarcat vorbind despre caravele, sunt, desigur, „rudimentare”. Ele sunt şi mai slabe în privinţa traseelor şi a ocolurilor pe care le presupune acesta, pentru că ne vorbeşte de sud-vest cap sud-vest, rumb de vânt despre care nu am auzit niciodată şi care nu poate fi explicat nici măcar prin traducerea greşită a unui text străin. Nu ne spune tot el că, atunci când Columb i-a expus proiectele regelui Joăn al Portugaliei, către 1483 – 1484, acesta a trimis în taină un vas în căutarea pământurilor promise, vas care a urmat o cale spre sud-vest, ceea ce – trebuie să mărturisim – era un mod ciudat de a găsi o insulă aflată în direcţia nord-vest?

Pentru că Henry Vignaud se înşela, considerăm că domnul de la Roncière a găsit chiar harta lui Columb. Ne bucurăm că acest remarcabil document figurează în colecţia noastră naţională, dându-ne posibilitatea de a cunoaşte acest complement al bagajului de navigaţie al Amiralului Oceanelor.

Cu mare mulţumire l-am văzut pe domnul de la Roncière continuându-şi cercetările, fără ezitare, ca un savant adevărat,

revenind asupra primelor sale afirmaţii.

1) Expresie pe care H. Vignaud o foloseşte vorbind despre cunoştinţele marinăreşti ale lui Columb.

Modele de roze ale vânturilor

COLECŢIA CUCERITORII

l respingând acuzaţiile aduse cu atâta uşurinţă lui Columb de către H. Vignaud, anihilându-le, chiar. El îşi construieşte argumentaţia cu probe ce par de netăgăduit, şi apoi ne reaminteşte, pe baza unui text din 1479, că Cristofor Columb călătorea în calitate de comerciant de zahăr pentru casa genoveză Centurione. Despre Insulele Capului Verde – Capo Verde, în italiană, descoperite de un genovez – legenda hărţii spune: „Aici se găseşte cea mai bună trestie de zahăr". Umilul ţesător preluase ordinele puternicei case genoveze, privind căutarea unei căi de acces spre ţara mirodeniilor şi a aurului. Pe bună dreptate, savantul arhivist scria „că această hartă înfăţişează istoria vieţii lui Columb. Este singura din vremea respectivă care prezintă caracteristicile pe care le dădea genovezul hărţilor lui: o sferă şi o legendă despre flotele lui Solomon. Sfera a fost realizată în urma studierii unor cărţi de căpătâi, iar legenda de pe hartă este reproducerea greşită a uneia dintre frazele vestitului înţelept".

Pe 6 august, la cârma caravelei *Pinta* s-a produs o avarie. A fost reparată, de bine, de rău, la întâmplare, iar pe 12 august, noaptea, după ce au ajuns pe Insula Gomera, caravelele s-au îndreptat spre Grand Canaria. În trecere, Columb nota în jurnalul de bord că vulcanul Tenerife era în activitate, dând astfel prima dată sigură a unei erupţii a acestuia.

Este posibil ca vasele să fi acostat în rada portului Luz, singura bună din întreg arhipelagul. Aici s-au executat diferite reparaţii, printre care şi aceea a cârmei caravelei *Pinta*, s-au pus la punct unele detalii, precum refacerea porţiunilor prost călăfătuite, necesară din cauza unui presupus sabotaj, voluntar sau involuntar. Vicente Yanez Pinzón a profitat de răgaz pentru a modifica greementul caravelei *Nina*.

l

CRISTOFOR COLUMB 87

Această escală a durat 24 de zile şi, după ce s-au aprovizionat cu apă dulce şi hrană, *Santa Maria*, *Pinta* şi *Nina* au ridicat ancora la 6

septembrie, pornind spre vest, în Marea Aventură.

Viaţa la bord

Viaţa la bord era rânduită după o severă disciplină. Descrierea pe care am făcut-o încăperilor, dispozitivelor, instrumentelor ne permite să ne-o imaginăm, dar mai sunt necesare câteva amănunte.

Probabil că serviciul se făcea deja, la acea vreme, în „carturi” de câte patru ore, primul de la 8 dimineaţa până la prânz, şi este aproape sigur că oamenii erau împărţiţi în două echipe, care erau de cart pe rând.

Trecerea timpului se socotea cu clepsidra. La primul cart al zilei, ucenicii, întorcând clepsidra, recitau *Ave Maria* şi intonau o rugăciune, *Bună ziu*a'.

Binecuvântate fie Lumina
Şi Sfânta Cruce.
Stăpânul adevărului
1 *Şi Sfânta Treime*.
Binecuvântate să fie sufletele noastre
Şi Domnul care ni le-a dat.
Binecuvântată să fie ziua „*
Şi Domnul care ne-o trimite.
]”.

Apoi, toată lumea relua: *Pater Noster*, *Ave Maria*, *Amen* şi termina strigând: „Domnul să ne dea o zi bună, o călătorie plăcută, o traversare uşoară!”

La schimbarea celorlalte carturi, cântau:

COLECŢIA CUCERITORII

Orele care-au trecut au fost bune.
Cele ce vor veni să fie şi mai bune!
Şi dacă unele au fost bune şi celelalte vor fi rele.
Ar putea să fie şi mai rele dacă Domnul ar vrea!
Trecerea lor să ne-aducă un drum liniştit.
Veghează înainte şi cart bun!

Micşorarea sau mărirea velaturii – după cum am văzut – era însoţită de invocarea Sfintei Fecioare, mamă a Domnului, iar rugăciunile se făceau foarte des. În zilele de sâmbătă, erau recitate în faţa statuii Fecioarei, aşezată la intrarea în castelul din spate şi în orice împrejurare de răscruce, în momentele de primejdie sau de victorie, la

descoperirea unui ţinut, erau intonate de tot echipajul *Gloria in excelsis deo*, *Te Deum Laudamus* şi *Salve* „acostumbrada”.

Părintele Guevara se minuna de acest fapt: „Există 32 de nimburi de vânt la compas, dar şi echipajul are 32 de tonuri diferite pentru a-şi cânta rugăciunile, iar rezultatul este înfricoşător!”

La sfârşitul zilei, dacă timpul permitea, celelalte două vase trebuia să treacă la pupa corăbiei amiralului, ca să-i prezinte un scurt raport prin portavoce şi acesta să le transmită ordinele pentru noapte şi pentru ziua următoare.

La apusul soarelui, cel însărcinat cu supravegherea clepsidrei cânta:

Gărzile sunt chemate, *Clepsidra se întoarce*, *Vă dorim călătorie plăcută* cu *voia Domnului*!

şi se aprindea felinarul care avea să lumineze-busola.

Această lumină era – repetăm – singura permisă la bord, cu excepţia felinarului de la pupa vasului amiralului.

Când apărea Steaua Polară, cârmaciul, care era, de fapt, *navigating officer*, verifica busola, calculând relevmentul astrului.

Pentru aceasta, stătea în picioare pe punte, cu busola alături, cu palma dreaptă ţinută vertical la capătul braţului, cu pumnul strâns, desenând în spaţiu un plan imaginar care conţinea Steaua Polară şi trecea printr-un rumb de vânt de pe harta busolei. Acest gest repetat de către importantul personaj, stând grav, în picioare, era cunoscut de echipaj sub denumirea pitorească de „binecuvântarea cârmaciului”.

Metoda, foarte simplă, de a calcula un relevment oarecare este frecvent utilizată şi în zilele noastre de vasele de pescuit care nu sunt dotate cu alidade pe busolă şi se descurcă astfel de minune.

La primul cart al nopţii, se cânta *Bună seara*:

Binecuvântate să fie ora când s-a născut Domnul.

Sfânta Maria care l-a adus pe lume.

Sfântul Ioan care l-a botezat.

Pater Noster, *Ave Maria*, *Amen*.

Domnul să ne dea o noapte bună, *o călătorie plăcută*, *o traversare uşoară*!

Oamenii, după cum am văzut, se culcau pe punte, îmbrăcaţi, sub *tolda*, pentru a fi pregătiţi, dacă era nevoie de intervenţia celor două

echipe.

La miezul nopţii, aşa cum făceau crainicii din satele şi oraşele spaniole, ucenicul de cart la clepsidră psalmodia: *La media de la noche*… *sereno*!

COLECŢIA CUCERITORII

Pradă insomniei sau zvârcolindu-se în somnul lor de coşmar, şi cei mai îndrăzneţi dintre marinari erau bântuiţi de spaimele legendare născute în orele întunericului – Mână Neagră, mâna diavolului, Kraken, capul de cerb hidos, cu imense coarne tentaculare, interpretare monstruoasă a unei caracatiţe-gigant şi mulţi alţii… în zori, calmul revenea în mintea lor, teroarea se risipea, dar fenomenele naturale aveau să se arate mai uimitoare, mai tulburătoare chiar decât legendele.

Magnetismul terestru

Se ştia încă din vremea lui Peregrinus, din 1269, că direcţia indicată de acul busolei nu coincidea exact cu relevmentul Stelei Polare, iar această diferenţă a fost clar indicată pe o hartă a lui Andrea Bianco, în 1436.

În vremea lui Columb, unghiul format astfel era evaluat la aproximativ 16° est, dar era considerat absolut normal şi invariabil, în seara de 13 septembrie, la 28° latitudine nordică şi vreo 28° longitudine vestică, echipajele caravelelor şi-au dat seama că unghiul devenise mai mic. A doua zi dimineaţă, observând Steaua Polară înainte de dispariţia sa, s-a constatat că unghiul a scăzut şi mai mult! Fenomenul s-a accentuat şi a devenit evident că acul busolei devia către nord-vest.

Spre marea disperare a cârmacilor, toate busolele consultate au dus la acelaşi rezultat. Membrii echipajelor au devenit trişti şi neliniştiţi, exprimându-şi dorinţa de a se întoarce acasă.

Şi Columb a fost mirat şi s-a alarmat, dar, graţie gândirii sale pozitive şi dragostei neclintite pentru ştiinţă.

CRISTOFOR COLUMB

pe care cuvintele nu o pot exprima, a văzut că era vorba despre un fenomen tulburător şi normal, în acelaşi timp. S-a grăbit să-i liniştească pe cârmaci şi pe marinari, şi a făcut-o cu o rară ingeniozitate, lucru pe care detractorii săi preferă să-l treacă sub tăcere. Mulţi cârmaci nu ştiau că Steaua Polară descrie în spaţiu un

cerc mic, de 2° şi câteva minute în jurul Polului, dar Columb cunoştea acest amănunt şi a cerut să se facă măsurătorile în zori, atunci când astrul se găsea în punctul cel mai vestic. Deviaţia, fără să fie anulată, scăzuse, iar amiralul a afirmat că era vorba despre un lucru foarte simplu: acele nu făceau decât să urmeze direcţia Stelei Polare, care se mişca, dar ele funcţionau bine şi îşi păstrau calităţile de îndrumătoare. Nici el însuşi nu credea în această explicaţie şi, influenţat de filosofia stoicilor, care predomina într-o epocă în care terenul experimental era foarte puţin explorat, admite şi caută „simpatii şi antipatii” ale corpurilor din univers, invocă „temperatura blândă”, „cele patru puncte cardinale”, etc.

Totuşi, fiind un observator înnăscut, continua să măsoare cu cea mai mare grijă deviaţiile observate pe busolă şi, ca un marinar încercat, schimba traseul în funcţie de datele rezultate, ţinând cont de acest unghi misterios. Dacă vom mai auzi spunându-se despre Cristofor Columb că era un „marinar mediocru” şi un căpitan „fără prea mare valoare”, trebuie să ne mulţumim să ridicăm din umeri.

Cu fiecare zi, deviaţia acului spre stânga se accentua. La 100 de leghe de insula Flores, pe 17 septembrie, el marca exact nordul; apoi, de la nord-est, cum era la plecare, a devenit nord-vest. Curând, peste numai două zile, la 28°20 latitudine nordică şi vreo 39° longitudine vestică, a ajuns la un cart de vânt pe direcţia nord-vest.

COLECŢIA CUCERITORII

adică 11°, şi diferenţa a continuat să crească.

În timpul următoarelor expediţii, atât la ducere cât şi la întoarcere, Columb nu a încetat să noteze cu cea mai mare grijă unghiul format de direcţia acului cu relevmentul Stelei Polare, care indica adevăratul nord.

La 13 septembrie 1492, Columb descoperise de-clinaţia magnetică.

Această descoperire nu numai că deschidea un nou drum cercetărilor ştiinţifice, dar însemna un pas mare în arta navigaţiei. De atunci, direcţia indicată de acul magnetic nu a mai fost considerată fixă, şi a trebuit ca marinarii să ţină cont de deviaţia mai mică sau mai mare faţă de nordul adevărat. Este inutil să insistăm asupra traiectoriilor greşite care ar rezulta dacă nu s-ar ţine seama de această necesitate şi ne putem întreba unde ar fi acostat Columb dacă nu ar fi

observat cu atenţie, în fiecare zi, Steaua Polară, lucru posibil datorită cerului senin.

Declinaţia este unghiul făcut de acul compasului, fie la est, fie la vest, sub influenţa magnetismului terestru. Pe vremea lui Columb, se ştia că un corp de fier, aşezat în vecinătatea busolei, o „falsifica”, iar cel care se apropia de ea pentru a lua bara cârmei trebuia să lase la distanţă cuţitul pe care-l purta. Dar, atâta timp cât vasele erau construite numai din lemn, singura diferenţă sensibilă era aceea a declinaţiei. Mai târziu, odată cu apariţia construcţiilor eterogene şi mai ales din fier, a

1) De-a lungul mai multor secole, o credinţă populară spunea că magnetul îşi pierde puterea dacă era frecat cu usturoi. De aceea, navigatorii erau sfătuiţi să nu mănânce nici ceapă, nici usturoi, de teamă să nu dispară virtuţile busolei, reducându-i astfel puterea şi împiedicând echipajul să urmeze drumul bun (n.a.).

fost nevoie să se ţină cont de deviaţia busolei, care este unghiul făcut, la est sau la vest, cu nordul, sub influenţa magnetismului navei. Combinaţia declinaţiei şi a deviaţiei, când aceasta există, este cunoscută sub numele de variaţie. Dar, repetăm, Columb şi navigatorii care l-au urmat nu se preocupau decât de declinaţia magnetică, singura care constituia o mărime oscilantă.

Columb a descoperit, fără nicio îndoială, declinaţia şi a observat că era diferită în diverse puncte ale globului şi se schimba după ce trecea printr-un moment când acul marca nordul adevărat sau 0°. Cum fenomenul s-a produs şi la ducere şi la întoarcere, deşi se naviga la latitudini diferite, s-a ajuns la concluzia că trecerea la 0° se producea pe meridian, în expediţiile ulterioare, faptul a fost verificat din nou, iar în urma unor observaţii remarcabile s-a putut deduce mai târziu că linia fără de-clinaţie era, în acea vreme, orientată de la nord-est spre sud-vest, constituind meridianul magnetic 0°, trecând aproape de insula Flores, între insula Mărgărita şi capul Codera.

Dar Columb credea în fixitatea liniilor de declinaţie egală. El se bucura că a găsit un mijloc simplu şi demn de luat în calcul de a cunoaşte longitudinea, iar această părere a fost împărtăşită de savanţi şi marinari, observaţiile sale fiind verificate de navigatorii care au urmat acelaşi drum.

Curând, s-a recunoscut nu numai faptul că procedeul era inutilizabil, dar şi că fenomenul semnalat de Columb complica navigaţia în loc de a o simplifica. Georges Hartmann, vicar al bisericii San Sebaldus din Nürnberg, care a construit numeroase cadrane solare prevăzute cu busole, a recunoscut în 1510 că declinaţia era de 6° est la Roma şi de 10° est la Nürnberg, dar

abia după ce Mercator, în 1540, a stabilit diferenţa de declinaţie simultană în două locuri de pe glob, Dantzig şi Walcheren, s-a întreprins o cercetare mai serioasă a declinaţiei. Dacă rămâne încă necunoscută cauza fenomenelor magnetice, se ştie că ele generează pretutindeni pe glob o variaţie seculară, şi cum navigatorii trebuie să ţină cont de ele, este necesar ca aceste variaţii să fie calculate cu cea mai mare exactitate posibilă. Se mai ştie, dar acest lucru are un interes mai mic pentru navigaţie, că există variaţii anuale (amplitudinea fiind mai mare la solstitiul de vară şi mai mică la solstiţiul de iarnă) şi chiar cotidiene (minimum spre est către ora 8, maximum spre vest către ora 1330).

Toate hărţile care serveau la navigaţie aveau înscrisă declinaţia pentru un an, cu creşterea sau scăderea anuală. Pe hărţile terestre realizate pentru o mare suprafaţă, se traversează linii izogone sau de declinaţii egale. Aceste linii se întind până la polii magnetici care, deşi se află tot în regiunile polare, nu au nimic de-a face cu polii geografici.

Să remarcăm, în trecere, că, dacă în 1493 declinaţia magnetică pe traiectoria urmată de Columb din Spania în Antile ar fi fost pe direcţia nord-vest fenomenul ar fi fost mai puţin frapant şi, chiar dacă nu ar fi trecut neobservat, ar fi putut să nu reţină într-atât atenţia marelui navigator.

Întâmplarea nu scade cu nimic meritul lui Columb şi – putem s-o repetăm – el rămâne descoperitorul declinaţiei magnetice, fapt de o importanţă unică, nu numai pentru navigaţie, dar şi pentru ştiinţă şi fizica terestră. Importanţa acestei descoperiri a fost pusă în valoare, ca şi explicaţia pasajului în care Columb vorbeşte despre ea, de către A. de Humboldt care, în

analiza critică a geografiei Noului Continent a adus lămuriri asupra istoriei ştiinţelor astronomice la începutul epocii moderne.

Încheind un studiu foarte interesant, asupra căruia vom reveni pentru a arăta în ce fel meridianul 0° a putut influenţa împărţirea pământurilor oceanice între Spania şi Portugalia, L. Lagrange, profesor la Şcoala Militară din Belgia spunea, pe bună dreptate: „Columb a fost unul din primii adepţi ai filosofiei experimentale şi, în această calitate, ca şi în aceea de descoperitor al unei lumi noi, are dreptul la tot interesul şi la toată admiraţia noastră” 1.

Marea Sargaselor

Am spus deja că una dintre spaimele marinarilor privind navigaţia pe ocean, care s-a păstrat până în vremea lui Columb, a fost aceea a apei vâscoase, acoperită cu iarbă. Această teamă era normală, fiindcă marinarii care se aventuraseră la vest de Insulele Azore întâlniseră o abundenţă remarcabilă de alge. Exagerarea şi imaginaţia având rolul lor, legenda a luat naştere. Bătrânii marinari de atunci nu se deosebeau prea mult de bătrânii marinari din zilele noastre, care au cunoscut vremea navigaţiei cu pânze şi ne vorbesc de timpurile părinţilor lor, preferând extraordinarul unei explicaţii ştiinţifice. Ei făceau muşii să tremure povestindu-le cum ierburile vor strânge corăbiile nemişcate, într-un calm absolut, ca în

1) Lagrange, L.

— *Ciel et Terre*, anul 3, nr. 12, 15 august, 1882, Bruxelles.

ochii unei plase, cum marea se coagula şi avea să devină noroi cald şi vâscos. Dacă – spuneau ei – cineva a scăpat miraculos pentru a povesti aceste întâmplări extraordinare, o mulţime de corăbii, de care nu se mai auzise, dispăruseră, cu siguranţă, în aceste împrejurări dramatice. Povestirea unuia era întărită de mărturia altora care, în convingerea lor, nu doreau să rămână mai prejos în domeniul informaţiilor de senzaţie.

Pe 16 septembrie, la vreo 900 de mile de Insulele Canare, la 28° latitudine nordică şi 35° longitudine vestică – ne spune chiar Columb – caravelele au navigat „în mijlocul grămezilor de iarbă foarte verde...” Dar tot el adaugă şi că „aerul era temperat, blând, plăcut, ca acela al Andalusiei în aprilie, de unde nu lipsea decât viersul privighetoarei”. Şi mai scrie că acele mulţimi de ierburi marine erau „desprinse de puţin timp de ţărm, ceea ce i-a făcut pe toţi să creadă că se aflau aproape de vreo insulă”. Clima plăcută, perspectiva unei descoperiri, calmul

liniştitor al amiralului care, religios şi chiar mistic, nu era totuşi un superstiţios şi căuta să explice aparenţele supranaturale prin observarea fenomenelor naturale, au fost de ajuns, dacă nu să distrugă complet legenda, măcar să reducă „teroarea”.

Columb ştia că urma să întâlnească aceste zone acoperite cu ierburi, îi era caracteristică operei sale grija minuţioasă pentru pregătirea expediţiei şi adunarea de informaţii. Documentarea trebuia să fie amănunţită cu privire la acest subiect şi ştim că, încă de pe când se afla la mănăstirea Rabida, Vásquez de la Frontera, un cârmaci vestit din Moguer, îi vorbise despre o călătorie de descoperire întreprinsă în serviciul Portugaliei în A-tlantic, călătorie care a eşuat pentru că nu a îndrăznit să pătrundă în mijlocul bancurilor de sargase care blocau

CRISTOFOR COLUMB

trecerea. Fără îndoială, cunoştea scrierile anticilor referitoare la acest subiect, asupra cărora vom reveni curând. Dar nimeni nu ajunsese să povestească ce se întâmplă în acea regiune şi dacă mai există ceva dincolo de ea.

„Pe 17 septembrie – scria Columb – ierburile au devenit din ce în ce mai numeroase. Am văzut multe şi foarte des, erau ierburi de stânci; apa le aducea dinspre apus... începând de dimineaţă am zărit o mulţime şi par să provină dintr-un râu”. Au găsit prin acele alge un *cangrejo* viu, pe care Columb l-a conservat. Chalumeau de Verneuil traduce „cangrejo” prin „rac”, ceea ce este o greşeală. Era vorba despre un crab, probabil *nautilo grapsus minutus*, specie frecvent întâlnită în Marea Sar-gaselor. În aceeaşi zi, au pescuit toni.

În ziua de 19, Columb a sondat, crezând că se află în apropierea unui pământ de unde proveneau aceste alge şi, cu 200 de braţe de fir întins, nu a atins fundul. Pe 21 septembrie, la 28° latitudine nordică şi 48°20 longitudine vestică, acumularea de sargase devenise atât de mare „încât apa părea coagulată”. Cristofor Columb notează cu mare grijă aspectele diferite ale „mării de varec”, forma algelor, animalele pe care le găseşte. Face distincţia între sargase şi algele de coastă din Azore. Pe 3 octombrie, este frapat de amestecul de sargase moarte şi vii. Se miră să întâlnească zone libere între acumulările de alge.

Abia pe 8 octombrie ierburile dispar, odată ce ajung la 72°20 longitudine vestică.

Cristofor Columb a fost primul om care a îndrăznit să continue

navigarea în regiunea cu ierburi şi a traversat-o. Tot el a fost primul care a făcut observaţii precise, destrămând legendele ţesute în jurul ei.

COLECŢIA CUCERITORII

La întoarcere din prima expediţie, a trecut din nou prin Marea Sargaselor, profitând de toate ocaziile pentru a nota cu cea mai mare grijă ceea ce observa. Astfel, pe 8 ianuarie scria: „Ieri, pe când navigam printre ierburi, am văzut în apă toni din belşug şi am crezut că de acolo aveau să meargă direct în năvoadele ducelui de Conil”, iar pe 2 februarie nota: „marea este atât de coagulată de ierburi că, dacă nu aş mai fi văzut acest fenomen, m-aş fi temut să nu fiu în adâncul ei”, între 3 şi 6 februarie, nu întâlnesc nimic altceva decât alge, şi ele devin mai numeroase pe 7, pentru a dispărea complet în apropiere de Azore, pe 10 februarie.

La întoarcerea din a doua şi din a patra călătorie, va mai traversa Marea Sargaselor, iar în celelalte îi va vedea numai „periferia”. În octombrie 1498, le scria suveranilor Spaniei că, de fiecare dată când mergea din Spania în Indii, la 100 de leghe vest de Azore, cerul şi stelele, temperatura aerului şi a apei se schimbau, iar marea se acoperea cu nişte ierburi care semănau cu crenguţele de pin pline de seminţe, „încât credeam, din cauza desimii algelor, că ne aflăm pe fundul mării, unde vasele au ajuns în lipsa apei”.

Don Fernando, fiul lui Columb, în cartea sa, *La Vie de V Amiral*, scria că „marinarii au văzut spre nord, cât puteai cuprinde cu privirea, o aglomeraţie de ierburi marine, care când le făcea plăcere, crezându-se aproape de coastă, când le producea teamă. Erau mase atât de compacte încât împiedicau înaintarea”.

Aceste câteva citate sunt de ajuns pentru a arăta care a fost adevăratul rol al lui Columb, iar Louis Germain are mare dreptate când afirmă, într-un remarcabil studiu, „că descoperirea Mării Sargaselor se confundă cu cea a Americii”.

CRISTOFOR COLUMB

Ea se datorează, ca şi aceea a Lumii Noi, ideii răspândite în Antichitate şi în Evul Mediu că dincolo de ocean existau „pământuri unde se putea ajunge navigând spre vest”. Inspirându-ne din această muncă bine documentată, putem rezuma cunoştinţele epocilor anterioare celei a lui Columb privitoare la această mare de ierburi.

Aşa cum anticii vorbeau despre pământuri transoceanice, unde,

poate, au acostat fenicienii, grecii, cartaginezii şi arabii, vorbeau şi de marea de iarbă, de marea coagulată care, cu siguranţă, fusese văzută de acei navigatori.

În *Periplul* lui Scylax din Carya, compus probabil în timpul lui Darius I, se spune că „nu se poate naviga dincolo de insula Serne, căci marea este plină de mâl şi de ierburi”. Cartaginezii din vechiul Cádiz, navigând dincolo de Coloanele lui Hercule, împinşi de un vânt din est, au constatat că marea era plină de varec şi găseau ton din abundenţă care, sărat şi închis în vase, era expediat la Cartagina.

Cartaginezul Hamilcon, a cărui călătorie este povestită de Festus Avienus, spunea că în vestul şi nord-vestul Atlanticului existau „alge numeroase pe deasupra valurilor care, încrucişându-se, formează mii de obstacole. Nicio adiere nu împinge corabia înainte. Valurile stau leneşe, nemişcate. Alge nenumărate sunt presărate pe o suprafaţă întinsă, oprind vasele din mers, ca stuful”. Avienus adaugă că aceste alge reduc forţa valurilor, efect confirmat apoi de mai multe ori, care a întărit credinţa în existenţa unei mări stătute şi vâscoase.

Strabon constata, ca şi cartaginezii din vechiul Cádiz şi, mai târziu, Cristofor Columb, abundenţa de ton

În zonă şi atribuie grăsimea foarte apreciată a acestor peşti hranei lor, provenită „dintr-un stejar ale cărui rădăcini sunt pe fundul mării, iar frunzişul ascunde fructe mari”.

Teofrast scrie că algele cresc în marea care se întinde dincolo de Coloanele lui Hercule şi ating proporţii uriaşe. El face distincţia între alga brună de coastă şi cea din largul mării, sargasa.

În primele secole ale erei creştine, Jornandes, istoric al goţilor, spunea că, dacă regiunile îndepărtate ale oceanului nu sunt cunoscute, este pentru că „algele opresc mersul vaselor iar vânturile nu au forţă”.

Dar arabii, marinari iscusiţi şi renumiţi, navigau pe Marea întunecată; geograful Edrisi a transmis povestea celor opt arabi, din aceeaşi familie, care au plecat din Aschbona (Lisabona) înainte de 1147 şi au navigat printr-o mare „densă”, în largul Azorelor, printre ierburile marine.

În secolele XIII şi XIV, toţi navigatorii porniţi în căutarea Antiliei, Insula celor Şapte Cetăţi, şi a Insulelor San Brandan, vorbesc despre ierburile care acoperă marea la vest de Azore, punctul lor de pornire

obişnuit, prezenţa vegetaţiei întreţinând credinţa că pământul se găseşte în apropiere.

Aceste cunoştinţe, care nu-i erau străine lui Columb, ca şi cele mai recente, la care avusese acces, nu păreau de natură să încurajeze un navigator obişnuit, dar Amiralul Oceanelor trebuia să dovedească, o dată în plus, că era un om ieşit din comun, ridicând vălul misterios care ascundea Marea Sargaselor. A fost totuşi nevoie de secole pentru a-l smulge definitiv, iar în zilele noastre această regiune rămâne încă deschisă explorării.

Abia treptat, noţiuni precise au completat remarcabilele observaţii ale celui care „voia să cunoască secretele lumii din adâncuri”.

Am văzut cum Columb a sondat, pe 19 septembrie 1492 şi nu a atins fundul mării la 200 de braţe. Mulţi marinari care l-au precedat sau l-au urmat au sondat şi ei, fără succes. Gonneville, în 1504, observa că „Marea Sargaselor este atât de adâncă încât sonda nu-i găseşte fundul”. Jean de Lery, în 1555, făcea aceeaşi constatare, pentru un fir de aproape 500 de braţe, adică 585 de metri. Totuşi, după cum am văzut, brizanţii şi stâncile din adânc, pragurile şi chiar insulele care au figurat mult timp ca sigure, apoi ca posibile, nu au dispărut de pe hărţi decât în 1860.

Primele sondări cu adevărat ştiinţifice, făcute în 1851 şi 1852 de Lee, pe vasul *Dolphin*, apoi în 1855 de Leps, pe *Meleagre*, au dat, după multe încercări, de fundul mării. *Challenger* şi *Talisman* în 1883, prinţul de Monaco pe *Princesse Alice* în 1905, au clarificat problema, ajungând la o adâncime medie de 4.000 de metri, cu un minimum de 2.670 de metri şi un maximum de 7.000 de metri.

Rennell, Alex. de Humboldt şi Maury i-au atribuit limite variabile Mării Sargaselor, dar în prezent s-a căzut de acord asupra faptului că se situează între 20° şi 35° latitudine nordică, între 35° şi 75° longitudine vestică, şi are forma unei elipse neregulate în mijlocul A-tlanticului, cu o suprafaţă de 60.000 de mile2. Sargasele formează la suprafaţa mării desişuri de întindere variabilă, despărţite prin spaţii de 2 – 3 metri de apă sau sunt, dimpotrivă, răzleţe. Oviedo, în 1547, ne dă o idee generală, comparând marea cu suprafaţa unui lac presărat cu plante acvatice.

COLECŢIA CUCERITORII

Sargasă

L. Germain, din opera căruia am preluat aceste amănunte, arată că, opus părerii generale, aceste alge nu provin nici de pe coastele Antilelor, nici de pe cele ale continentului american. Ele reprezintă o specie deosebită, care nu se întâlneşte decât acolo, *Sargassum bacciferum*. Asemănătoare cu algele brune, aparatul lor vegetativ se compune dintr-o tijă lungă care poartă un apendice foliaceu şi vezicule rotunde, pline cu aer (strugurii tropicelor). Nu s-au găsit organe reproducătoare, aceste plante dezvoltându-se numai prin butășire naturală.

Marea Sargaselor era considerată a fi formată din alge, modificate, poate, dar având provenienţă literală, acumulate într-o zonă calmă, încercuită de curenţi. Profesorul L. Joubin şi Ed. Le Danois consideră că sar-gasele plutitoare sunt ultimele rămăşiţe ale centurilor litorale ale unui vast continent dispărut, Atlantida, şi vegetează astfel din timpuri imemoriale.

În concepţia lor, Atlantida din perioada eocenă se unea cu America Centrală şi America de Sud, în nordul Africii şi în sudul Europei. Atlantida din miocen devenise un continent vag trapezoidal, care se întindea din Bermude până în Azore şi Insulele Capului Verde.

CRISTOFOR COLUMB

acoperind actuala Mare a Sargaselor. La începutul pleis-tocenului, Atlantida nu mai era decât un şirag de insule împrăştiate, care vor dispărea odată cu despărţirea Insulelor Canare de continentul african. La această Atlantida face Platon aluzie în dialogurile despre Critias şi Tineu şi, vorbind despre oceanul care o acoperă, scrie: „Din acest motiv, marea, în acea zonă, nu este nici navigabilă, nici cunoscută de cineva, pentru că, treptat, s-a format mâl, provenit din insula scufundată”.

Fără să intrăm în amănunte, pe care cititorul curios le va găsi în textul domnilor Germain, Joubin şi Le Da-nois, ne mulţumim să arătăm că argumentele pe care le invocă se sprijină pe analogia faunei şi fosilelor întâlnite în Madeira, Azore, Canare şi Capul Verde şi, parţial, în Europa, Antile şi America Centrală, dar deloc în Africa ecuatorială. Ei demonstrează că animalele vii care trăiesc printre sargase aparţin unei faune litorale: viermi de apă dulce, briozoare, crabi, etc. Toate aceste

animale, ca şi *Nautilus grapsus minutus* conservat de Columb, formează, alături de sargase, o specie deosebită, fără prea multe asemănări cu cele de pe litoralul american sau european.

În Marea Sargaselor se găseşte singura insectă de mare cunoscută, un hemipter, *Hallobathes Wullerstorffi*, care aleargă pe suprafaţa apei ca hidrometrele de pe râurile şi lacurile noastre. Analizele minuţioase ale celebrului biolog şi oceanograf danez J. Schmidt au dovedit că anghilele din râurile noastre fac, timp de şase luni, pe fundul oceanului, o călătorie lungă de pe coastele noastre până în regiunea Sargaselor, pentru a se reproduce în această mare.

„Anghilele noastre – afirmă Germain, Joubin şi Le Danois – sunt urmaşele anghilelor din terţiar, care

COLECŢIA CUCERITORII

populau litoralul şi estuarele fluviului pe coasta nord-vestică a continentului Atlantida, mai ales în regiunea unde se află în prezent Bermudele. Ca urmare a scufundării Atlantidei, de la vest spre est, anghilele au migrat spre Europa; dar obiceiul lor ereditar le făcea să continue să se întoarcă în apele de unde provin, pentru a se reproduce, în aceste ape devenite Marea Sargaselor, făcând, cu fiecare secol, o călătorie tot mai lungă, pe măsură ce scufundarea Atlantidei se accentua”.

În sfârşit, curenţii actuali ar fi fost creaţi în epoca miocenă de Atlantida, urmându-i şi în prezent conturul, care este cel al Mării Sargaselor.

Dacă ipoteza atrăgătoare expusă de Germain, Jou-bin şi Le Danois este întemeiată, Cristofor Columb ar merita şi mai mult titlul de *Descubridor*, pentru că, explorând Marea Sargaselor, înainte de a descoperi Noul Continent ar fi regăsit Atlantida, cel mai vechi dintre continentele dispărute!

Alizeele în ciuda oscilaţiilor busolei, în ciuda ierburilor din marea vâscoasă, cele trei caravele îşi urmau drumul, iar milele se transformau în leghe, se succedau şi se adunau.

Jurnalul de bord al lui Cristofor Columb, rezumat de Las Casas, ne arată că pe 9 septembrie amiralul „s-a hotărât să ţină cu o mai mică stricteţe socoteala leghelor străbătute pentru ca membrii echipajului să nu se sperie, să nu-şi piardă curajul dacă traversarea avea să fie lungă”, începând din acel moment, citim în fiecare zi

câte mile au fost parcurse şi câte au fost numărate iar în ziua de 25, într-o miercuri, scrie că „el (Columb) se prefăcea întotdeauna, în prezenţa marinarilor, că străbăteau o distanţă scurtă, pentru a nu le părea călătoria prea lungă, în acest scop, amiralul nota două cifre, cea mică fiind presupusă, iar cea mare fiind reală”.

Era o măsură excelentă, privită ca atare de toţi cronicarii. Totuşi, unul dintre detractorii sistematici ai lui Columb, Marius André, combate violent acest procedeu, strigând că „nu este ceva obişnuit ca amiralul să ţină socoteala în fiecare zi. Nu i-ar fi putut înşela astfel pe ofiţeri mereu. Este greu de înţeles cum căpitanii de pe Pi*nta* *şi* Ni*na* *a*u consimţit la o asemenea înşelătorie!”

Violenţa acestei ieşiri este atât de puerilă încât nu ne-am fi dat osteneala s-o luăm în seamă dacă ea nu ar demonstra, mai bine decât orice discuţie, la ce lipsă de bun-simţ poate duce patima ponegririi. Mai întâi căpitanii de pe *Pinta* şi de pe *Nina* ar fi făcut rău să nu consimtă „la o asemenea înşelătorie”, căci ea reprezenta o remarcabilă măsură de prevedere. De altfel, jurnalul de bord al lui Columb dovedeşte că ea a fost folosită până la sfârşitul traversării. Ştim că seara, înainte de asfinţitul soarelui, de fiecare dată când timpul o permitea, cele două caravele luau legătura cu *Santa Maria* şi de la bord îşi comunicau situaţia, aşa cum fac vasele care navighează împreună. Uneori, comunicau şi cu ajutorul bărcilor, în aşa fel încât, dacă nu ar fi fost o înţelegere între căpitani, „înşelătoria” nu ar fi putut ţine decât pe o singură corabie. De altfel, de obicei, scria: „facem *x* leghe, dar nu socotim decât *x-n*”; iar acest „socotim” era suficient de explicit.

La ziua de miercuri, 19 septembrie, citim: „Aici cârmacii au determinat poziţia vaselor. *Nina* se găsea la

440 de leghe de Canare, *Pinta* la 420, iar corabia amiralului la 400, nici mai mult, nici mai puţin”; iar F. de Navarette, traducătorul jurnalului, observă că distanţa marcată de amiral este exactă. Deci, când se „determină poziţia”, nu se mai face nicio înşelătorie, aceasta fiind folosită numai faţă de echipaj.

Totuşi, s-a întâmplat ca precauţiile luate de Columb, în calitate de amiral al flotei, fiind în acelaşi timp căpitan pe *Santa Maria*, să inducă în eroare cârmaciul. Astfel s-au petrecut lucrurile în ziua de

luni, l octombrie, pentru că, la această dată, cârmaciul amiralului spunea în zorii zilei, cu teamă, că străbătuseră de la Insula Hierro până acolo 578 de leghe spre vest. Evaluarea minimă, cea a amiralului, arăta că echipajul se afla la 584 de leghe, dar calculul adevărat, păstrat în taină, ducea la rezultatul de 707 leghe”.

Faptul se explică foarte uşor: viteza trebuia să fie evaluată (ca şi în zilele noastre, pe bărcile cu pânze) la sfârşitul fiecărui cart şi de fiecare dată când direcţia de mers era modificată de tăria vântului, de starea mării, de orientarea pânzelor, etc. Evaluările erau făcute în timpul serviciului său de către cel numit în zilele noastre şef de cart, apoi datele-i erau înfăţişate căpitanului, care le consemna zilnic. Acesta putea şi trebuia să fie singurul de la bord care cunoştea evaluările în totalitatea lor, ceea ce îi uşura şi îi favoriza realizarea unui trucaj inteligent şi scuzabil.

Nu trebuie să uităm că singurele observaţii astronomice posibile nu dădeau decât latitudinea. Pentru calculul ei nu era necesară o apreciere riguroasă a drumului parcurs; deoarece caravelele urmau o direcţie generală est-vest, observarea latitudinii nu putea nici să confirme, nici să infirme distanţa parcursă dată. Din

spirit de prevedere, căpitanii le puteau transmite cârmacilor evaluările care le conveneau şi se pare că, din nou, Columb avusese dreptate să acţioneze astfel în situaţia menţionată, cârmaciul consemnând distanţa „cu teamă”. Nimic nu ne permite să afirmăm că amiralul l-ar fi liniştit imediat, cu un surâs, pe omul său de încredere care era Juan de la Cosa, cârmaciul care, vom vedea, nu i-a purtat pică şi şi-a manifestat în mod elegant admiraţia pentru Columb.

În cifre rotunde, distanţa între Canare şi insula unde au acostat este cu puţin mai mare de 3.000 de mile marine actuale şi a fost parcursă de escadră în 36 de zile. Rezultă o medie de aproape 4 mile şi jumătate pe oră, ceea ce nu este rău pentru vasele cu pânze de mic tonaj şi se apropie de cea a goeletelor islandeze şi din Terra Nova. Caravelele au depăşit chiar şi viteza de 7 noduri şi puteau, probabil, ca toate vasele cu care le comparăm, să atingă 8 noduri, în condiţii bune. Consultând jurnalul de bord, găsim zile cu 165 de mile străbătute (aproape 7 mile pe oră) şi cu 180 de mile (7 mile şi jumătate), dar cum s-au semnalat inegalităţi de viteză, aceste cifre nu trebuie să indice

decât o medie, ele putând fi mai mari, desigur, pe alocuri.

Mai mult decât vânturile, rare şi de scurtă durată, calmul mării şi brizele uşoare au împiedicat traversarea (favorizată, în general) să fie mai rapidă. Dar nu se spune oare că norocul îi ajută pe cei îndrăzneţi? încă o dată, Cristofor Columb a pus în evidenţă o manifestare a naturii, consemnată pentru prima dată, care va juca un rol primordial în istoria navigaţiei. Ne referim la vânturile alizee.

Fizica globului ne învaţă că vânturile se pot clasifica în permanente, periodice şi variabile.

Vânturile variabile sunt acelea care, având predominanţă marcată pentru o direcţie dată, sunt frecvent modificate de diverse cauze, precum schimbarea unghiului de înclinare a razelor de soare după anotimpuri, configuraţia coastelor, relieful, etc. în vremea lui Columb navigaţia în Mediterană, în Atlanticul european şi pe canalul Flandrei, mări supuse acestor variaţii, pusese marinarii la curent asupra acestor tipuri de vânturi. A-miralul Oceanelor le-a cunoscut şi mai bine, din proprie experienţă, la întoarcerea din prima călătorie.

Vânturile periodice sunt cele care bat şase luni într-o direcţie, şase luni în alta. A trebuit ca Vasco da Gama şi Magellan să-i deschidă navigaţiei porţile Extremului Orient, pentru ca musonii să le fie cunoscuţi europenilor.

Vânturile permanente sunt cele a căror direcţie rămâne aproape constantă de-a lungul anului, exemplul tipic fiind alizeele. Ele l-au dus pe Cristofor Columb în Lumea Nouă.

Încălzirea aerului în zona tropicală duce la o scădere a densităţii lui, de unde tendinţa sa de ridicare, înălţându-se, se produce o scădere de presiune care antrenează, ca printr-o pompă, mişcarea maselor de aer venite să restabilească presiunea iniţială. Vânturile generate astfel ar trebui să se îndrepte spre Ecuator din fiecare emisferă dar, ca urmare a rotaţiei pământului, toate corpurile în mişcare sunt deviate spre dreapta în emisfera nordică şi spre stânga în emisfera sudică; masele de aer, în partea inferioară a atmosferei, vor lua la nord de Ecuator direcţia vânturilor de nord-est, iar la sud de Ecuator pe aceea a vânturilor de sud-est. Ele îşi fac simţită prezenţa tot timpul anului, bătând cu multă regularitate.

Alizeele de nord-est şi de sud-est sunt despărţite de zona calmelor ecuatoriale, datorită mişcării ascendente a masei atmosferice încălzite. Oscilaţia acestei zone urmează în mod natural mişcarea Soarelui, astfel încât zona de delimitare dintre alizeele de nord şi cele de sud oscilează de o parte şi de alta a unei poziţii medii, foarte aproape de Ecuator. Ea este, totuşi, situată în e-misfera nordică, aceasta fiind prin excelenţă continentală, după cum emisfera sudică este prin excelenţă oceanică, pământurile, mai calde decât apele, asigurându-i celei dintâi un plus de căldură.

Navigatorii din secolul XV, înainte de 1493, care, formaţi la şcoala prinţului Henric de Portugalia, călătoreau ca exploratori sau ca urmaşi ai acestora pe coasta vestică a Africii, ştiau, de bună seamă, că pe litoralul portughez aveau cele mai mari şanse de a întâlni vânturile de nord-est vara şi pe cele de sud-vest iama; de la latitudinea Insulei Madeira şi a Capului Blanc vânturile băteau mai mult din regiunea nordică; erau variabile, cu o predominanţă de la nord spre sud, trecând prin vest, de la 20° latitudine nordică, până la 10° latitudine sudică. De la această latitudine până la limitele cunoscute pe atunci ale continentului african, se întâlneau vânturi cu tărie şi direcţie aproape regulate, dinspre sud spre sud-est.

Vânturile permanente de sud-est, care băteau pe coastele Africii, erau cunoscute. Ar fi o exagerare şi o greşeală să spunem că vânturile alizee, pe ansamblu, au fost descoperite de Cristofor Columb. Totuşi, el a fost primul care a folosit alizeele de nord-est din larg şi a găsit calea care le-a permis corăbiilor cu pânze, în secolele următoare, să străbată în siguranţă şi cu un orar aproape fix calea dintre Vechiul şi Noul Continent.

COLECŢIA CUCERITORII

Alegând paralela de 28° latitudine pentru a înainta spre vest, a acţionat oare Columb la întâmplare, cu acea intuiţie a Providenţei ce l-a purtat către atingerea ţintei, sau găsim aici o nouă dovadă a inteligenţei şi minuţioasei pregătiri cu care a condus expediţia? Este foarte posibil să avem din amândouă câte ceva.

Insulele Canare, la care a ajuns direct, erau uşor de atins, graţie frecvenţei vânturilor dinspre nord şi constituiau o escală destul de potrivită şi prudentă, pentru reîmprospătarea rezervelor de apă şi hrană. Ştim că a fost chiar indispensabilă repararea şi punerea la punct

a vaselor. Pe de altă parte, alizeele de nord-est, deşi regulate încă în acea regiune, se îmblânzeau spre Insulele Canare şi era normal ca echipajele să profite de locurile obişnuite şi favorabile pentru începutul călătoriei în necunoscut.

Este, însă, curios să constatăm că navigatorul alege ca linie de urmat spre vest paralela 28° latitudine nordică; la jumătatea drumului, coboară puţin spre sud şi urmează astfel, de la plecare până la sosire, un traseu situat în câmpul de acţiune al alizeelor, puţin mai la sud de limita lor nordică şi paralel cu aceasta.

La începutul secolului XIX, celebrul hidrograf a-merican Maury stabileşte cel dintâi, ajutându-se de miile de rapoarte ale căpitanilor, hărţi care le pot indica navigatorilor probabilitatea vânturilor într-o anumită regiune. Locotenentul de navă Brault, în 1874, reedita, completându-le, hărţile lui Maury. Pe aceste hărţi, suprafaţa mărilor este împărţită în pătrate din 5 în 5 grade latitudine şi longitudine. Un cerc interior, totdeauna acelaşi, conţine observaţiile zonei; un cerc concentric, uneori absent, permite cunoaşterea probabilităţii existenţei zonei calmelor. Segmente de dreapta, exterioare acestor

cercuri, pornind din centru, indică direcţia probabilă a vântului, iar fiecare segment este împărţit în mai multe sectoare, colorate diferit, în funcţie de tăria vântului.

În joacă, am trasat pe una din hărţile lui Brault traiectoria urmată de *Santa Maria*, alegând-o pe aceea ce corespundea lunii în care s-a făcut traversarea.

Această măsură de precauţie era cu atât mai utilă cu cât prima călătorie a lui Columb s-a făcut în septembrie şi la începutul lui octombrie, perioadă de tranziţie tulburată de schimbarea anotimpurilor, mai ales în punctul de plecare, în punctul de sosire şi la Urnita nordică a alizeelor. A urmări în aceste condiţii călătoria marelui navigator, purtându-ne privirea de la harta lui Brault la jurnalul său, chiar aşa cum este, atrofiat de Las Casas şi anemiat de traducători, este o ocupaţie pasionantă, care dovedeşte în acelaşi timp valoarea hărţilor vânturilor din 1874 şi exactitatea detaliilor consemnate în jurnalul de bord din 1492.

Nu vom găsi nicăieri o descriere schematică mai exactă şi mai grăitoare asupra navigării în această regiune; să o urmărim, pe scurt.

Într-o zi de joi, pe 6 septembrie 1492, caravelele au pornit la drum din portul Gomera, navigând, în acea zi şi în ziua următoare, pe ape liniştite, până la Tene-rife. Pe 8 octombrie, la ora 3 dimineaţa –, vântul de nord-est începe să se facă simţit. Vasele pornesc spre vest, dar o hulă puternică din această direcţie împiedică realizarea unei viteze proporţionale cu vântul, între 9 şi 19 septembrie, vasele resimt din plin efectul alizeelor, vântul bătând permanent, cu regularitate. Amiralul repetă că „aerul era extrem de plăcut, vântul adia ca în aprilie în Andalusia, era o adevărată delectare să te bucuri de frumuseţea dimineţilor şi lipsea numai cântecul

privighetorilor”. Adaugă că „adesea, marea pare tot atât de calmă şi de liniştită ca râul Sevilla”. Media distanţei străbătute zilnic este în jur de 90 de mile, dar pe 16 septembrie vasele au parcurs 165 de mile. Pe 19, au înaintat puţin, pentru că marea era liniştită. Pe 20 şi 21, marea rămâne calmă, cu vânt bătând răzleţ din direcţii diferite, care nu le permitea să meargă decât pe direcţiile vest, nord-vest şi chiar nord o jumătate de cart nord-vest. Pe 22, vântul a început să bată puternic din faţă; dacă examinăm harta lui Brault, constatăm că în acest punct, vânturile din sud-vest bat cu cea mai mare putere. Amiralul spunea: „vântul potrivnic mi-a fost de mare ajutor, fiindcă oamenii din echipajul meu erau într-o agitaţie de nedescris, gândindu-se că pe aici nu adia nicio boare care să ne poarte înapoi în Spania”.

Caravelele, în acest moment, fiindcă urcaseră din nou spre nord, au ajuns la linia extremă a alizeelor, depăşind-o chiar, puţin. Pe 23, vântul nu mai permitea înaintarea decât spre nord-vest, chiar nord-nord-vest. Totuşi, începe să se schimbe curând şi vasele se pot îndrepta din nou spre vest.

Echipajul reîncepe să protesteze, spunând că, fiindcă vânturile contrare nu vor dura, lucru dovedit de absenţa mării agitate în aceste ţinuturi, nu vor găsi niciodată un vânt care să le permită să se întoarcă în Spania. „Dar curând – scrie amiralul – marea a început să se tulbure fără ca vântul să bată şi a devenit atât de umflată că toţi erau uimiţi. Astfel, marea zbuciumată mi-a fost de mare folos, fapt ce nu s-a mai întâlnit poate din vremea iudeilor, când egiptenii au plecat din patria lor în urmărirea lui Moise, care-i elibera pe evrei din sclavie”.

Acest pasaj merită să ne reţină puţin atenţia. Echipajul se teme fiindcă vânturile bat continuu şi nu există niciun semn care să lase să se creadă că ar putea începe să bată, cu oarecare regularitate, dintr-o altă direcţie. Această spaimă, uşor de înţeles, dovedeşte că însoţitorii lui Columb nu posedau noţiuni anterioare asupra vânturilor alizee. Amiralul nu s-a neliniştit, ghicind, fără îndoială, că, dacă va urca spre nord, va regăsi vânturile variabile din Atlanticul european.

Este interesant să remarcăm că blândeţea şi regularitatea vânturilor alizee şi vremea bună care i-a însoţit au contribuit din plin la ridicarea moralului marinarilor în prima parte a traversării şi a alungat, mai bine decât o făcuse raţiunea, spaima de legende. Era mult prea frumos! Exagerarea şi constanţa fenomenului au sfârşit prin a provoca teamă. Aceasta a fost una din cauzele principale, dacă nu singura, care a produs la bord tulburări asupra cărora vom reveni.

În asemenea condiţii, amiralul a fost foarte mulţumit să vadă ridicându-se în calea lor „o mare atât de umflată încât toţi erau uimiţi", dar a avut grijă să adauge că se bucura mult de întâmplare, arătându-se din nou un bun marinar. Un om al pământului sau un infatuat, scriindu-şi jurnalul, nu ar fi făcut această mărturisire, insistând mai degrabă cu emfază asupra înălţimii valurilor şi a dificultăţilor depăşite, arătând că n-ar fi fost îngrijorat. Adevăratul marinar acceptă timpul rău, luptă împotriva lui, dar nu îl iubeşte şi nu se teme să o arate.

Hula în cauză, manifestându-se din direcţia opusă vântului obişnuit, nu este un fenomen rar şi în toate regiunile globului precedă adesea un vânt bătând din aceeaşi direcţie, în acest caz, hula provenea de la un

uragan sau un ciclon îndepărtat, care a trecut fără nicio altă manifestare departe de traseul caravelelor, aşa cum se întâmplă adesea în regiunile apropiate de punctul unde iau naştere formaţiunile turbulente.

Pe 24 septembrie, vântul din nord-est şi-a făcut din nou simţită prezenţa, iar drumul de câteva sute de mile spre sud-vest, parcurs în căutarea unui pământ iluzoriu, a împins şi mai adânc vasele în inima alizeelor. În ciuda calmului care s-a lăsat asupra mării în ultimele trei

zile din septembrie, au navigat cu viteză mare spre vest până pe 7 octombrie, apoi spre vest-sud-vest până pe 12, înregistrând, timp de câteva zile, o viteză între 180 şi 199 de mile.

Astfel, Cristofor Columb, realizând istorica traversare ce avea să conducă la descoperirea Lumii Noi găsea, în acelaşi timp, calea cea mai scurtă şi mai rapidă.

Revolta în continuare, vom vedea cum au apărut tulburările de la bord, tulburări cauzate în mare parte de teama de a nu găsi vânturi propice la întoarcere. Acestui motiv să-i adăugăm lungimea drumului, faptul că limita de timp, fixată de Columb, la plecare, pentru traversare, fusese depăşită şi poate şi monotonia unei navigări prea uşoare, în plus, speranţele lor de a se apropia de pământ se transformau pe zi ce trece în iluzii.

Au fost aceste tulburări grave, atingând dimensiunile unei revolte, ori s-au limitat la simple murmure, la acea stare de spirit specifică marinarilor din toate timpurile, caracterizată prin nemulţumire, nerăbdare, revoltă?

CRISTOFOR COLUMB

Să amintim, ca fapt divers, că această stare este definită printr-o expresie tipică marinarilor1 \ care datează, probabil, din vremea marelui navigator.

Credem că pe *Santa Maria* totul se limita la nemulţumiri verbale, căci Columb nu insistă prea mult asupra acestui lucru în jurnalul de bord, iar Las Casas s-a mulţumit, în afară de ce ne-a relatat despre zilele de 22 şi 23 septembrie, să scrie pe 10 octombrie: „Acum, oamenii din echipaj se plângeau de lungimea călătoriei şi nu voiau să meargă mai departe. Dar amiralul i-a însufleţit cum a putut mai bine, dându-le speranţe în privinţa averii pe care le-ar putea-o aduce expediţia. El a adăugat că protestele lor n-ar ajuta la nimic, pentru că pornise spre Indii şi avea să-şi continue călătoria până ce, cu ajutorul Domnului, îşi va atinge ţelul”.

Pe de altă parte, pe 14 februarie, în timpul furtunii, la întoarcere, amiralul spunea că „Domnul îl salvase la

1) Cu denumirea *grumete* erau desemnaţi începătorii într-ale navigaţiei, muşii; aceşti tineri zgomotoşi, vorbăreţi, mereu nemulţumiţi, certăreţi şi certaţi de toţi, au dat naştere unei expresii curente printre marinari, care indica nemulţumirea, de unde verbul

groumer. Cuvintele nu se găsesc în niciun dicţionar, nu sunt cuvinte folosite în argoul terestru, dar se întâlnesc frecvent în vocabularul marinăresc. Toţi cei care navighează ştiu că *groumer* generează o stare de spirit a marinarilor care poate fi premergătoare unor dezordini grave, dar care, când căpitanii acţionează cu tact, devine un fel de supapă de siguranţă, limitându-şi manifestările de proastă-dispoziţie la gesturi şi cuvinte, uneori la reclamaţii, creând o atmosferă încordată, care nu împiedică îndeplinirea datoriei. Veselia urmează conflictele, ca vremea bună după furtună şi cunoaştem marinari dintre cei mai buni pentru care a bombăni din când în când este la fel de necesar ca şi a fuma ori a mesteca tutun (n.a.).

ducere, când erau atâtea motive de temeri în suferinţa şi tulburarea pe care le aduseseră marinarii care erau hotărâţi să se întoarcă şi doreau să se revolte împotriva lui, încât îşi ieşise din fire, ameninţând...” Dar poate că nu face aluzie decât la ansamblul incidentelor survenite în cursul traversării, pe care, foarte bănuitor, le punea prea mult la suflet.

Ziua cea mai tristă pare să fie cea de 10 octombrie, iar detractorii cei mai înverşunaţi şi mai violenţi ai lui Columb, sprijinindu-se pe bârfele marinarilor – extrase dintr-un proces de succesiune care a avut loc cu mulţi ani mai târziu, o parte a acestora fiind adunată de la echipajul care a participat la mişelia pusă la cale de Martin Alonso Pinzón – pretind că revolta nu a fost înăbuşită decât prin intervenţia verbală a căpitanului de pe *Pinta*, întotdeauna pus în opoziţie cu amiralul. Scena pe care o zugrăvesc pe baza acestor mărturii neagă valoarea presupunerii. Este atât de incredibilă, încât nu ar merita decât o ridicare din umeri, dacă nu ar fi latura trist-burlescă, penibilă chiar, a metodei folosite pentru a-l denigra pe marele navigator.

Echipajul este în plină revoltă; amiralul se apără singur împotriva tuturor, înştiinţate – nu ştim în ce fel – celelalte două corăbii se apropie iar Columb, liniştit, ridicând uşor vocea, începe o discuţie cu căpitanul de pe *Pinta*. Apoi trece la cealaltă margine şi vorbeşte şi cu cel de pe *Nina*. În sfârşit, se întoarce la *Pinta* şi reia dialogul cu Martin Alonso. Acesta începe să-l ameninţe pe un ton caracterizat de autorul farsei drept „ironic şi glumeţ”, dar care ne apare pe ansamblu ca o

fanfaronadă şi o lăudăroşenie în genul practicat de un anume tip de meridional, existent în orice ţară.

De îndată, ordinea este restabilită!

Columb *în* timpul revoltei echipajului

COLECŢIA CUCERITORII

Nouă ne este la fel de greu să ne imaginăm un căpitan, singur împotriva echipajului, pălăvrăgind când în dreapta, când în stânga, cu vasele vecine, pe cât ne este să ni-i închipuim pe acei marinari răzvrătiţi asistând cuminţi şi tăcuţi la aceste discuţii. Schimbul de vorbe are loc – dacă ţinem seama de amănunte – în plină mare, pe un vânt puternic, pentru că jurnalul de bord aminteşte că s-au atins în acea zi „zece mile pe oră, pe alocuri douăsprezece, alteori şapte!"

Ni s-a întâmplat adesea să fim nevoiţi să comunicăm de la un vas la altul, mai ales în timpul războiului, pe vase unde echipaje disciplinate şi abile urmau traseul stabilit cu cea mai mare grijă. Credem că aceia care s-au aflat în asemenea condiţii, chiar când timpul era prielnic, vor recunoaşte împreună cu noi că o discuţie în trei, pe vânt puternic, pe corăbii cu pânze, cu un echipaj mânios alături, este o… fantezie, pentru a nu folosi un cuvânt mai dur. Pe de altă parte, să admitem, pentru a face un compromis, că seara, în momentul obişnuit al trecerii la pupa, în timpul „raportului", s-ar fi făcut o aluzie la revoltă şi s-ar fi spus câteva cuvinte violente.

Presupunând chiar că acrobaţia imaginată s-ar fi produs sau că intervenţia lui Martin Alonso Pinzón ar fi avut loc prin orice alt procedeu, rămânem sceptici asupra eficacităţii sale. Un nemulţumit şi un vanitos ca el, calomniator al comandantului său, care-şi dispreţuia îndatoririle până la nesupunere, după cum vom vedea, nu este niciodată respectat de oameni; el poate genera revolte, dar nu este făcut pentru a le înăbuşi.

Epoca lui Columb a inspirat entuziasmul generos al poetului:

CRISTOFOR COLUMB 119

Trei zile, le-a spus Columb, şi vă voi da un pământ! *Cu degetul îl arăta*, *iar ochiul său*, *pentru a-l vedea Măsura al orizontului adânc*.

Peste numai 48 de ore, aveau să zărească pământul. Dar nimic nu dovedeşte că înţelegerea amintită în versuri fusese încheiată în realitate între Columb şi echipajul său. Casimir Delavigne, autorul poemului, era aproape de adevăr, fără să ştie, întâmplarea

petrecându-i-se unui alt explorator, Bartolomeo Díaz, care, într-o călătorie anterioară celei în care va descoperi Capul Furtunilor (1497), i-a cerut cu adevărat echipajului revoltat să-i acorde trei zile pentru a vedea, spre nord, coastele Africii. Din păcate, explorările nu au întotdeauna sfârşitul pe care îl doresc scriitorii! La capătul acestui *răgaz*, coasta coborând tot mai spre sud, navigatorul portughez a trebuit să se întoarcă.

— Pământ! r

*

Era normal ca preocuparea constantă a tuturor la bordul caravelelor să fie aceea de a zări pământul. Era chiar scopul expediţiei şi, în plus, regina Isabella, înainte de plecare, îi promisese celui care îl va vedea primul o rentă de 10.000 de maravedí adunaţi de la măcelarii Sevillei, vreo 8.000 de franci, sumă considerabilă pentru acea vreme.

Prin instrucţiuni scrise căpitanilor săi pe 6 septembrie, Columb fixase la 600 de leghe distanţa de la care flota trebuia să încetinească în timpul nopţii, iar veghea urma să se execute cu grijă deosebită. Ar fi de ajuns

COLECŢIA CUCERITORII

pentru a afirma, în ciuda celor spuse de H. Vignaud şi alţii, că nu se nelinişte a prea mult de existenţa unor presupuse insule.

Totuşi, nu putea să le neglijeze, căci toată lumea vorbea de ele şi admitea posibilitatea existenţei lor.

De altfel, încă de la plecarea din Canare începuseră să caute pământul. Columb spunea: „Spanioli onorabili, locuitori ai Insulei Hierro, ne dădeau asigurări că în fiecare an vedeau un pământ la vest de Canare, iar unii locuitori din Gomera jurau acelaşi lucru”. Mai spune că îşi aminteşte că, aflându-se în Portugalia, în 1484, un locuitor al Insulei Madeira a venit la rege să-i ceară o caravelă, pentru a porni către pământul pe care-l vedea în fiecare an în acelaşi loc, şi că acelaşi lucru i-l repetau cei din Insulele Azore, şi toate aceste mărturii se puneau de acord asupra direcţiei, semnelor observate şi a măreţiei fenomenului.

Pedro de Medina, în cartea sa de călătorie *Grandezas de España*, observă, împreună cu Viera, vorbind despre Madeira, că aceste pământuri nu puteau fi găsite niciodată, în ciuda expediţiilor întreprinse, dar din certitudinea existenţei lor a apărut obiceiul de a

figura pe hărţile trasate câteva insule noi, în mările noastre, mai ales Antilia şi San Brandan.

Echipajele celor trei corăbii n-aveau cum, şi pe bună dreptate, să vadă uscatul, dar, de îndată ce au pătruns în Marea Sargaselor, obsesia apropierii pământului s-a făcut simţită. Numai Columb a rezistat la început şi, în ciuda celor care-l înconjurau – Pinzón şi ceilalţi – credincios ideilor sale, scria: „Socotesc că pământul este mai departe”. Convingerea sa, totuşi, a început de a doua zi să se clatine, prin semnele care păreau indiscutabile, precum mulţimea de ierburi care părea desprinsă

de curând de pământ şi crabul viu pe care l-a conservat, întâmplări care l-au îndreptăţit să afirme, cu destulă dreptate, că niciodată aceste animale nu se găsesc la o distanţă mai mare de 80 de leghe de uscat. Ştim că aceste observaţii sunt cele care le-au permis lui Joubin, Germain şi Le Danois să-şi stabilească teoria asupra corelaţiei cu Atlantida a Mării Sargaselor; Columb poate fi iertat de a fi „simţit” continentul scufundat peste care trecea.

Pe 19, cu multă prudenţă, amiralul sonda din nou şi se mira că nu a dat de fund cu 200 de braţe de fir desfăşurat, în ajun, Martin Alonso, faimosul „marinar remarcabil”, un încurcă-lume nerăbdător şi mai stăruitor în linguşeală decât ceilalţi, „porneşte înainte cu caravela lui, o corabie cu pânze bune, pentru că spera să vadă pământul chiar în acea noapte, după ce zărise un stol de păsări spre asfinţit”.

Cum era inadmisibil ca Martin Alonso să se înşele, cronicarul fanatic, dar superficial, care insistă asupra acestei escapade, adaugă că „acele pământuri erau nişte brizanţi care au fost descoperiţi abia în 1802”. Din păcate, Marius André nu ştia că de mulţi ani acei brizanţi, marcaţi pe hartă la data indicată, au fost recunoscuţi ca inexistenţi şi au fost eliminaţi, de aproape un secol, de pe hărţile franceze şi engleze, care i-au înlocuit cu indicaţia „5150 de metri adâncime, fundul vasului pe globigerine”, iar din 1860 numai hărţile spaniole i-au păstrat.

Ideea de „pământ” devenise în asemenea măsură o obsesie în mintea fiecăruia încât orice indiciu – ceaţă fără nicio adiere de vânt, o balenă, păsări cunoscute, mai puţin cunoscute şi necunoscute – era un pretext de a o înrădăcina.

Şi Columb începuse să creadă în ea sau se prefăcea a crede: „dar, deşi era convins că la sud şi la nord sunt alte insule, nu se oprea să le cerceteze, fiindcă dorea să-şi urmeze drumul spre Indii.

— Vremea este bună, spunea el, şi, cu voia Domnului vom vedea totul la întoarcere”.

Pe 25 septembrie, profitând de calmul din atmosferă, Columb a urcat pe *Pinta* şi „a discutat cu Martin Alonso Pinzón despre o hartă pe care i-o trimisese de trei zile acestuia din urmă, caravelei sale, şi pe care se părea că reprezentase unele insule din marea pe care navigau…”

Să fi fost vorba despre harta lui Toscanelli, să fi fost cea regăsită de domnul de la Roncière? Cea de a doua nu conţine nici urmă de pământuri, iar Humboldt neagă că era vorba despre prima, întrucât calea adoptată ar fi fost pe paralela Lisabonei, nu pe cea a Gomerei. Să fi existat o a treia hartă? Posibil, şi poate au mai fost multe altele, rămase necunoscute pentru noi.

Orice ar fi, mai târziu, în cursul zilei, amiralul „i-a spus să înapoieze harta amintită, iar după ce Pinzón a legat-o cu o coardă, a început să o dirijeze spre vasul lui Columb, ajutat de cârmaci şi de câţiva marinari”.

Pentru a-l împiedica pe Pinzón să trimită preţioasa hartă cu o barcă, ar fi trebuit ca vântul să urmeze acalmiei de până atunci. Nu este sigur, cum spune traducătorul, că a fost „trimisă cu o coardă” – operaţiune riscantă şi greu de îndeplinit – ci se poate să fi fost transmisă pe o cale pe care şi noi am utilizat-o frecvent în timpul războiului, în nord, pentru a face să le parvină mesajele şi curierul patrulelor britanice: documentele erau închise cu grijă într-o cutie etanşă, agăţată la capătul unei undiţe, pe care cei cărora le era destinată o

prindeau cu o cange. Acest procedeu, vechi precum navigaţia însăşi, dă maximum de siguranţă şi de uşurinţă.

În aceeaşi zi, „după apusul soarelui, Martin Alonso a urcat la pupa corăbiei sale şi, cu manifestări violente de bucurie, l-a chemat pe amiral, strigându-i vestea cea bună şi spunându-i să-i împărtăşească bucuria, pentru că vedea pământul. Când amiralul l-a auzit repetând ştirea, întărindu-şi spusele, după cum mărturiseşte el însuşi, s-a

aruncat în genunchi pentru a-i mulţumi Domnului. Martin Alonso cânta *Gloria in excelsis deo*, împreună cu echipajul său; cel al amiralului a făcut la fel, iar oamenii de pe mâna au urcat cu toţii pe gabie şi pe sfori, încredinţându-se că era pământul. Amiralul le-a împărtăşit părerea şi a apreciat că mai aveau de străbătut douăzeci şi cinci de leghe: până noaptea au stat şi au privit pământul. Columb a dat ordin să părăsească ruta pe care se îndreptau, spre vest, şi să pornească pe direcţia sud-vest, direcţia în care văzuseră pământul". Abia a doua zi, pe 26 septembrie, spre seară, „au recunoscut că ceea ce bănuiseră a fi pământul nu era decât cerul".

Citind acest pasaj, n-am vrut, adoptând procedeul duşmanilor lui Columb, să insistăm asupra unei greşeli a lui Martin Alonso Pinzón, ci să arătăm cât de uşor poate acţiona autosugestia colectivă, atunci când spiritul este obsedat de un ţel.

Pe trei corăbii, unde se găseau marinari şi navigatori cu o experienţă incontestabilă, observatori ai naturii cu atât mai buni cu cât în acea vreme ochii şi raţiunea aveau misiunea de a înlocui lipsa de instrumente, a fost de ajuns observaţia unui singur om pentru ca toţi să fie gata să jure că vedeau pământul şi a fost nevoie apoi de 24 de ore de drum în zadar pentru a recunoaşte că nu

era vorba decât despre un nor. Este departe de noi ideea de a critica, ştim din experienţă cât de înşelătoare pot fi iluziile. De câte ori nu ni s-a întâmplat şi nouă, în regiuni necunoscute? Atât de des încât am fost pe punctul de a cădea în excesul opus, negând a priori orice urmă de ţărm care ne era semnalată. De câte ori, pe mările atât de cunoscute, nu s-a afirmat apropierea unui pământ aşteptat, atunci când nu era vorba decât de un nor? Cine nu a spus sau nu a auzit spunându-se: „Dacă nu ştiam cu siguranţă că nu există nimic în această zonă a lumii, am fi jurat că pământul este acolo!?"

Îmi amintesc o dimineaţă când, opriţi în Atlantic de acalmie şi de lunga hulă, la vreo 500 de mile în largul coastelor Scoţiei, aşteptând lumina zilei pentru a ne relua cercetările oceanografice, unul din cei mai bătrâni şi mai experimentaţi marinari a venit să mă trezească, fiindcă semnalase brizanţi în faţă. I-am văzut toţi, deşi ştiam că nu aveau cum să fie acolo. A trebuit, pentru a spulbera halucinaţia, cauzată de ceaţă, să înaintăm prudent, cu viteză mică, în direcţia

indicată.

Pe 3 octombrie, Las Casas ne spune că: „Amiralul credea că a lăsat în spate insulele înfăţişate pe harta sa, dar nu voise să acosteze, cu o săptămână în urmă, în ciuda semnelor ce arătau că pământul nu se găsea prea departe, pentru că scopul lui era să ajungă în Indii, iar a pierde timpul pe drum ar fi fost o lipsă de prudenţă şi de judecată!” Au continuat, deci, să navigheze spre vest, dar pe 6 octombrie „Martin Alonso voia să se îndrepte spre vest cart sud-vest, pentru a descoperi insulele. Considera că navigau între două pământuri”, ceea ce, după cum va dovedi urmarea, era o nouă greşeală uriaşă. Amiralul a repetat că era mai bine să găsească mai întâi pământul şi apoi să se întoarcă la insule.

Pe 7 octombrie, la răsăritul soarelui, *Ni fu*, care deschidea drumul, a arborat un pavilion la gabie şi a lansat o salvă de tun, semnalul convenit pentru a anunţa apropierea ţărmului. Totuşi, echipajul nu îl vedea încă, zărind „numai o mulţime de păsări care zburau dinspre nord spre sud-vest, ceea ce-i lăsa să înţeleagă că aveau să-şi petreacă noaptea pe pământ sau poate că fugeau din calea iernii care avea să vină în ţinuturile dinspre care zburau”.

Păsările au un rol important printre semnele care le vestesc marinarilor pământul, iar „amiralul ştia că portughezii datorează observării zborului păsărilor descoperirea majorităţii insulelor care sunt în posesia lor”. Poate ştia şi că ele erau folosite încă de pe vremea vikingilor ca o metodă de navigaţie. Se povesteşte că, în secolul V, Grim Kamban, fugind din Norvegia căzută sub ocupaţia tiranică a lui Harald Haarfager, naviga spre vest cu un coş plin de corbi. Din când în când, dădea drumul câte unei păsări. Dacă aceasta se întorcea în direcţia din care venise, ţărmul cel mai apropiat era cel pe care tocmai îl părăsise. Dacă mergea drept înainte, nu avea decât să urmeze direcţia în care pornise pentru a găsi pământul. Se spune că astfel a fost descoperită Islanda.

Orice ar fi fost, în acel moment, Cristofor Columb, cedând insistenţelor lui Martin Alonso, consimte „cu ceva mai mult de o oră înainte de asfinţitul soarelui”, poate şi pentru a avea linişte, să întoarcă vasele spre vest-sud-vest.

Prin modul său de a acţiona, amiralul a precedat modul de gândire al lui Dumont d'Urville, care scria: „Sunt anumite ocazii când cred că un căpitan ar trebui să sacrifice propriile idei dorinţei generale, chiar cu riscul nefericirii sale”.

Apostolul lui Pinzón şi denigratorul lui Columb, Marius André, vorbind de această schimbare a rutei, afirma cu tărie că „un fapt considerabil” s-a produs astfel. Calificativul în sine nu are nimic exagerat, dar în acest caz l-am prefera pe cel de „deplorabil”. Chiar fără să fii un navigator de profesie, ajunge să priveşti o hartă pentru a-ţi da seama că, dacă Martin Alonso l-ar fi lăsat în pace pe amiral, pentru a continua, aşa cum dorea, drumul iniţial spre vest, ar fi avut şanse mari să ajungă nu pe o insulă mică din Antile, ci în Florida, descoperind continentul din prima încercare. Nu mai erau decât 250 de mile de străbătut, adică 50 de ore de navigaţie la o viteză de 50 de noduri.

Evenimentele se precipită. Pe 11 octombrie, au văzut fluturi şi un trunchi verde plutind în apropierea vasului amiralului. Echipajul caravelei *Pinta* a zărit o trestie şi un băţ şi a pescuit un alt băţ, care părea lucrat cu o unealtă de fier, o bucată de trestie, o iarbă de uscat şi o scândură mică. Oamenii de pe *Nina* au văzut şi ei semne ale apropierii pământului, printre care un beţişor cu muguri de brad.

În faţa înmulţirii acestor simptome, supravegherea a devenit din ce în ce mai atentă.

Revenind la ideea sa iniţială, Columb, după lăsarea întunericului, a ordonat să fie reluat drumul drept spre vest. Să-l lăsăm pe Las Casas să ne povestească:

„Au făcut 12 mile pe oră şi până la ora două după miezul nopţii au parcurs 90 de mile, adică 22 de leghe şi jumătate. Iar cum *Pinta* era un velier bun şi deschidea calea amiralului, echipajul a zărit cel dintâi pământul şi a făcut semnalele convenite. Un marinar, Rodrigo de Triana, a văzut primul ţărmul, căci dacă amiralul era la ora zece seara pe teuga pupei şi a văzut

O lumină, a zărit-o într-un întuneric atât de profund încât nu a vrut să afirme că era pământul. L-a chemat imediat pe Pedro Gutierrez, tapiţerul regelui, spunându-i că i se păruse că a văzut o lumină, pe care a zărit-o şi acesta. Amiralul l-a anunţat şi pe Rodrigo Sánchez de

Segovia, pe care regele şi regina îl trimiseseră cu flota în calitate de controlor. El nu a văzut aşa-zisa lumină, pentru că se afla într-o poziţie de unde nu se zărea nimic. După ce amiralul i-a atras atenţia, au mai văzut-o o dată sau de două ori. Era ca o lumânare a cărei flacără creştea şi scădea, ceea ce pentru puţini oameni ar fi însemnat apropierea de pământ, dar amiralul era sigur că uscatul nu era prea departe. De asemenea, când s-a intonat *Salve*, pe care marinarii, care se adunaseră toţi cu acest prilej, au obiceiul să-l cânte şi să-l recite în felul lor, amiralul i-a anunţat şi i-a rugat să vegheze pe teuga de la pupa şi să scruteze cu atenţie orizontul în direcţia pământului, promiţând să-i dea o vestă de mătase celui care îl va vedea primul, în afară de răsplata promisă de rege şi de regină; aceasta consta într-o rentă de 10.000 de maravedí.

În sfârşit, la ora două după miezul nopţii, s-a ivit coasta; nu era decât la două leghe distanţă de corăbii. Au strâns toate pânzele, lăsând numai vela pătrată şi pe cea mare, fără bonete, manevrând pânzele pentru a ajunge în ziua de vineri".

De dimineaţă, au acostat lângă o insulă mică, pe care Columb a coborât într-o barcă armată, împreună cu Martin Alonso şi Vicente Yafiez Pinzón, căpitanii celorlalte caravele. Ţinea în mână drapelul regal, iar ceilalţi doi purtau drapelele cu cruce verde, cu o coroană deasupra, încadrate de literele F. şi L, iniţialele lui Ferdinand şi Isabella. Rodrigo Descovedo, scriitorul flotei, şi

Rodrigo Sánchez de Segovia îi însoţeau. Amiralul le-a spus, în faţa băştinaşilor veniţi în număr mare, „că îi chema să fie martori, în faţa tuturor, la luarea în posesie a insulei, în numele regelui şi al reginei, stăpânii lor făcând cele cuvenite, conform detaliilor conţinute în actele întocmite aici în scris".

Astfel, Lumea Nouă a fost descoperită de Columb în noaptea de 11 spre 12 octombrie 1492.

A fost amiralul primul om care a văzut pământul, sau onoarea i se cuvine lui Rodrigo de Triana?

Numeroase controverse s-au iscat în legătură cu acest subiect. Nu ştim dacă marinarul de pe *Pinta* a primit vesta de mătase, dar renta de 10.000 de maravedí i-a revenit lui Columb, care i-a transferat-o lui Beatrix de Arana, mama fiului său, Fernando. Se spune că Rodrigo de

Triana, furios că i s-a contestat întâietatea, a plecat, la întoarcerea din expediţie, în Africa, unde a devenit musulman. H. Harrisse presupune că acest om ar fi fost un maur care trecuse de puţin timp la creştinism, iar amiralul, foarte credincios, nu a dorit ca noile pământuri să fi fost oficial văzute pentru prima oară de un convertit!

Cristofor Columb i-a dat insulei numele San Salvador, arătând că indienii o numeau Guanahani.

Henry Harrisse, care a studiat tot ceea ce avea legătură cu Columb şi îşi presară documentaţia serioasă cu anecdote, povesteşte că a găsit într-un comunicat academic următoarea explicaţie: din echipajul vasului *Santa Maria* ar fi făcut parte şi evrei. Doi dintre ei stăteau sprijiniţi de bastingaj, când s-a ivit pământul, şi unul dintre ei i-a spus celuilalt în ebraică: „Îi (uite, pământul)!” „Waana (unde)?”, l-a întrebat celălalt. „Hen i (nu vezi pământul)?”, a reluat cel dintâi. Un

CRISTOFOR COLUMB

marinar care a surprins conversaţia a înţeles Waana-hen-i şi le-a repetat tovarăşilor săi că pământul pe care îl zăriseră se chema, probabil, astfel, pentru că cei doi evrei îl desemnau cu acest nume, devenit Guanahani. Henry Harrisse adaugă cu umor că evreii trebuie să fi avut mult noroc pentru ca cele zece triburi pierdute ale lui Israel să se fi regăsit aici, unde băştinaşii vorbesc limba lor.

Descoperirea Lumii Noi

Geografii şi istoricii au discutat îndelung şi discută încă pentru a şti pe care dintre insulele arhipelagului Bahamas a acostat Cristofor Columb.

Imperfecţiunea mijloacelor folosite în epocă pentru a măsura viteza şi variaţia acului busolei, aşa cum spune pe drept cuvânt A. de Humboldt, nu permit determinarea precisă a rutei urmate de ilustrul genovez. Pe de altă parte, descrierea acestei prime insule, fie că a fost făcută cu emoţia izbânzii, fie că manuscrisele au fost prost interpretate, nu are claritate şi precizie. Unele detalii se potrivesc pentru una sau alta dintre insulele bănuite, dar nu corespund toate uneia singure.

Limitându-ne la nota amplă pe care de la Roquette a publicat-o la sfârşitul traducerii din F. de Navarette, vedem că primul consideră a fi vorba despre Marele San Salvador sau Insula Pisicii, situată la 24°30 latitudine nordică, fiind de aceeaşi părere cu Jean Ferrer şi amiralul de

Rossel, în timp ce al doilea, ca şi Humboldt, înclina pentru Marea Salină, una dintre insulele turceşti, situată la 21°30 latitudine nordică. Muñoz, în

COLECŢIA CUCERITORII

Historia del Nuevo Mundo, complică şi mai mult problema, susţinând că Guanahani este Insula Watelin, situată la 45 de mile sud-est de Insula Pisicii.

Părerea lui Washington Irving îi pune de acord pe susţinătorii Insulei Watelin cu aceia ai Insulei Pisicii, admiţând că lumina văzută de Columb se găsea pe cea dintâi dar, în ziua următoare, au debarcat pe a doua. Acestor trei insule, San Salvador, Marea Salină şi Watelin, Varnhagen le-a adăugat în 1864 Insula Mariguana, iar în 1822 căpitanul G.V. Fox opina pentru Samara.

Într-o comunicare recentă şi foarte documentată, locotenentul major R.T. Gould, din Marina Britanică, pleda convingător pentru Insula Watelin, părere împărtăşită şi de Serviciile Hidrografice ale Marii Britanii şi Statelor Unite.

Aceste discuţii şi cele care au urmat s-au purtat în termeni cordiali, deplângând numai pierderea manuscriselor sau lipsa de documentare. Dar, într-o carte recentă –, pe care o citām adesea pentru a şterge impresia produsă asupra cititorilor atraşi de titlul lucrării, tonul se schimbă şi autorul ajunge chiar să-l acuze pe Columb că a inventat această insulă: „San Salvador nu există decât în imaginaţia lui Columb; numele ei n-a putut să fie înscris pe hărţi. Contemporanii şi posteritatea au fost traşi pe sfoară!"

Vom sfârşi prin a crede că totul a fost o invenţie a lui Columb şi nici Lumea Nouă nu există. E pur şi simplu grotesc! Aceste păreri ciudate nu-şi găsesc scuza în marea ignoranţă deja dovedită, despre care următorul citat aduce proba cea mai dezolantă… sau cea mai

1) Marius André, *La Veridique aventure de Christophe Coulomb*, Ed. Pion et Nourrit, Paris.

CRISTOFOR COLUMB

amuzantă: „Descoperitorul unui pământ, un simplu navigator care a găsit o insulă necunoscută, determină cu ajutorul instrumentelor longitudinea şi latitudinea sa şi îi marchează locul exact pe hartă. Columb, un amator, nu ştie să facă aşa ceva. Fraţii Pinzón şi Juan de la Cosa, care sunt profesionişti, ştiu. Ar fi putut să-i

ceară unuia dintre ei să îndeplinească operaţiunea, dar nu s-a gândit la aşa ceva sau nu a vrut”. Să ne grăbim să completăm că bine a făcut Columb să se abţină de la acest gest, căci, dacă ar fi dat ordinul de a se face măsurătorile necesare, detractorii săi ar fi găsit un motiv întemeiat să-l batjocorească. Autorul în cauză nu ştia că în 1492 şi mult timp după aceea navigatorii nu aveau instrumente care să permită determinarea longitudinii.

În ceea ce ne priveşte, negăsind niciun element nou de evaluare, ne vom abţine de la orice părere fermă, înclinând mai degrabă pentru Marele San Salvador.

Este regretabil, poate mai mult din punct de vedere sentimental decât din punct de vedere istoric, să plutească nesiguranţa asupra punctului exact unde Cristofor Columb a pus pentru prima dată piciorul în Lumea Nouă. Nu este chiar un dezastru şi, dacă admitem că Amiralul Oceanelor ar fi putut, în aceste împrejurări, să acţioneze cu uşurinţă şi să nu se gândească atât la exigenţele posterităţii, regretele se vor şterge şi uşurinţa-i va fi iertată, în faţa abundenţei de date pe care le-a adus asupra enormei serii de descoperiri făcute ulterior.

Limitele pe care le-am fixat acestui studiu ne constrâng, referitor la continuarea primei călătorii şi expediţiile ulterioare pe uscat, să facem doar un rezumat asupra câtorva puncte pe care vrem să le scoatem în relief sau care necesită o atenţie deosebită. Pentru cititorii care doresc să cunoască detalii despre expediţiile lui

COLECŢIA CUCERITORII

Columb, facem o trimitere la lucrarea scrisă cu atâta entuziasm şi farmec de J.P. Alaux care, rămânând în cadrul istoriei, a ştiut să-i dea acestei povestiri forma pasionantă a unui roman, ilustrată frumos, cu artă, de vărul său, G. Alaux.

Cele trei caravele au acostat în Insulele Bahamas pe 12 octombrie. Apoi au pornit spre vest şi spre sud, descoperind alte insule ale acestui arhipelag, cărora le-au dat nume precum Santa Maria de la Concepción şi Fernandina. După explorarea celei din urmă, pe 17 octombrie, Columb descria casele indigenilor: „Paturile lor şi laviţele pe care se odihnesc sunt asemănătoare cu nişte plase de bumbac”. Este clar că vorbea despre hamacuri, care, la scurtă vreme, aveau să le sugereze navigatorilor aşternutul „folosit de oamenii mării”, utilizat încă şi astăzi de marinarii din întreaga lume.

Apoi, amiralul a stat câteva zile pe o insulă – se pare că este vorba despre Inagua Mare – pe care a denumit-o Isabela. De acolo, după ce a botezat câteva insule mai mici, la est şi la vest de bancul Bahamas Mare, pe care le-a numit Insulele Sabie, s-a îndreptat către „marea insulă căreia indienii îi spuneau Cuba, în timp ce el credea că este vorba despre Zipangu”. Navigarea într-o zonă total necunoscută, în mijlocul bancurilor de corali, al recifelor şi al insulelor, urmând coastele de nord-est şi nord ale Antilelor Mari, pune în evidenţă abilităţile de marinar şi de explorator ale lui Cristofor Columb. Dificultăţile erau sporite de faptul că navigatorii se găseau – trebuie s-o spunem – la celălalt capăt al lumii şi nu ştiau nimic despre condiţiile meteorologice, în zona Antilelor, anul este împărţit în două anotimpuri. Anotimpul ploilor, cuprins între iunie şi noiembrie, este cald şi cu climă nefavorabilă: ploile

& \să gasî seva grvg ssxas sevg gasî sevg vg ge\şi însoţite de tunete sunt extrem de frecvente, iar vânturile bat în general din sud-est; chiar dacă sunt şi numeroase perioade de acalmie, adesea se declanşează vijelii violente.

Anotimpul uscat este cuprins între noiembrie şi iunie. Vremea este plăcută, alizeele din nord-est se fac simţite constant. Uneori vânturile din nord sau din nord-vest bat cu putere, precedate de vânturi din est, îndreptându-se spre nord, apoi spre vest. Aceste tornade iscate din senin, periculoase şi violente, mai obişnuite între noiembrie şi martie, sunt cunoscute în Golful Mexicului sub numele de *nor*te.

Alizeele care trec pe deasupra arhipelagului An-tilelor au variaţii diurne, cauzate de vânturile din larg şi de cele dinspre ţărm. Primele încep între orele 9 şi 10 dimineaţa, înteţindu-se odată cu arşiţa amiezii, apoi des-crescând în intensitate spre asfinţit, pentru a înceta definitiv după o vreme. Cele care bat dinspre uscat, la rândul lor, după un răstimp de acalmie, se înteţesc până la ora două dimineaţa, pentru a urma apoi o nouă perioadă calmă.

Marile perturbaţii atmosferice % cu intensităţi diferite, sunt averse de ploaie mai mult sau mai puţin violente, în general tornade, furtuni, nortele despre care am vorbit şi ciclonii care se formează în special în august, septembrie şi octombrie. Acestea l-au cruţat pe

Columb în timpul primei sale expediţii, dar vom avea ocazia să vorbim şi despre ele mai târziu.

Lunile limită, care despart cele două anotimpuri, cel uscat şi cel ploios, sunt lunile de trecere; Amiralul Oceanelor a ajuns în acest ţinut în octombrie, bucurându-se de o vreme calmă, plăcută, prevestind ploile ce aveau să urmeze.

COLECŢIA CUCERITORII

Pe 28 octombrie, a ajuns pe coasta de nord-vest a Cubei, debarcând în golful Nipe, pe care l-a numit San Salvador, apoi a pătruns în golful Rio de Mares, căruia i-a stabilit latitudinea exactă de 21° nord, a urcat până la 22°, latitudine atinsă pe 31 octombrie şi s-a întors la Rio de Mares.

Pe atunci, exploratorii credeau că se află pe o insulă din vecinătatea regatului Cathay, condus de Marele Han. Columb considera că indienii din Cuba nu-i erau supuşi acestui puternic monarh, fiind în război cu el.

Amiralul a vrut să profite de minunatul golf pe care-l forma fluviul la vărsare, „având de fiecare parte o plajă împădurită şi spaţioasă, unde să fie aduse vasele pentru a le carena”. Dar şi-a luat măsura de prevedere de a nu le imobiliza „pe toate, astfel încât să rămână întotdeauna două pentru siguranţa echipajului”, între timp, a hotărât să trimită pe uscat doi spanioli: pe Ro-drigo de Jerez, originar din Aya Monte, şi pe Luis de Torre, care trăise în preajma guvernatorului Murciei şi cunoştea – se spune – ebraica, caldeeana şi chiar puţină arabă. Ei erau însoţiţi de doi indieni, unul îmbarcat la Guanahani, celălalt pe malul fluviului Rio de Mares. Columb a dat acestui echipaj o mulţime de mărunţişuri, pentru a le schimba pe hrană, dacă era cazul, „mostre de mirodenii, pentru a vedea dacă urma să găsească ceva, cu instrucţiuni asupra a ceea ce aveau de făcut ca să obţină informaţii despre regele acestei ţări şi asupra a ceea ce el trebuia să-i spună din partea regelui şi a reginei Spaniei, cum că l-au trimis pe amiral pentru a-i da scrisori din partea lor şi un cadou, cu scopul de a-i cunoaşte starea imperiului şi puterea, pentru a înfiripa legături de prietenie şi pentru a-i face serviciile ce le stăteau în putere, etc.”

CD

O *X*

T3 CB Cu

O o *m*

COLECŢIA CUCERITORII

Solii aveau la dispoziţie şase zile pentru a-şi îndeplini misiunea.

S-au întors pe 6 noiembrie, după ce găsiseră un sat din apropiere, de o mie de locuitori, unde se bucuraseră de cea mai bună primire, fără a da, însă, de regele pe care-l căutau.

Aduceau cu ei o informaţie care avea să aibă consecinţe nebănuite în Europa: indigenii pe care-i văzuseră întorcându-se în sat „ţineau în mână un cărbune aprins şi ierburi, ca să le culeagă parfumul, aşa cum obişnuiau”. Las Casas, în cartea sa *Istoria Indiilor*, adaugă, referitor la acest subiect: „Erau ierburi închise într-un fel de frunză, uscată şi ea, de forma catapultelor pe care le folosesc copiii de Rusalii. La un capăt erau aprinse, în timp ce la celălalt trăgeau pe nas şi absorbeau. Şi, înghiţind acest fum prin aspiraţie pe nări, el îi adormea şi îi îmbăta; astfel, aproape că nu simţeau oboseala. Acele soiuri de catapulte, cum le-am numit noi, se chemau în limba lor *tabacos*”. Ele stau la originea ţigărilor noastre.

Tutunul, al cărui nume provine fie de la denumirea *tabacos*, dată plantei de indigeni, fie de la Insula Taba-go, unde se găsea în cantitate mare, a fost introdus în Spania de Cristofor Columb. Folosirea lui nu s-a generalizat decât în 1560, când Jean Nicot, ambasadorul Franţei la Lisabona, i-a trimis Caterinei de Medici „praf de tutun”, ca să-i vindece migrenele.

Admiraţia a devenit excesivă pentru ceea ce se numea tutun în America, iar în Europa a devenit iarba sfântă, iarba reginei, iarba ambasadorului, panaceul antarctic. A urmat o reacţie violentă: Ludovic XVIII i-a interzis vânzarea; Iacob I al Angliei a scris *Misocapnos* împotriva fumătorilor; papa Urbino VIE este şi mai

CRISTOFOR COLUMB

aspru, excomunicându-i. Dar în faţa eşecului persecuţiilor, guvernul francez face din tutun o sursă de câştig, iar din 1674, Colbert, prudent, arendează monopolul tutunului. Cine ştie unde va fi sfârşitul!

Cristofor Columb şi Las Casas au observat că femeile foloseau „tabacos” la fel ca şi bărbaţii. Deci sexul frumos, în acea vreme, fuma. Se îmbrăcau foarte sumar, dansurile lor erau… agitate, chipurile pictate în culori vii – aşa arătau femeile de pe celălalt ţărm al Mării

întunecate, cu mult înainte de 1492 – iar acum, cu peste patru secole mai târziu, aceste obiceiuri îşi fac apariţia şi pe malul european. Acest fenomen, încă de pe vremea când studiam neuropatologia, se numea degenerescentă retrogradă.

Columb, reţinut de vânturile potrivnice, a stat până în ziua de 12 noiembrie în golful Rio de Mares, apoi s-a întors către Nipe. Aflase de la indieni că în nord-est se găsea o insulă mare, numită Babeque, şi a hotărât să meargă acolo, dar vânturile care continuau să bată din direcţia opusă, uneori cu tărie, aducând ploi, l-au reţinut pe coasta nordică a extremităţii estice a Cubei până pe 4 decembrie.

Dezertarea lui Martin Alonso Pinzón

Pe 21 noiembrie, „Martin Alonso Pinzón, cu cara-vela *Pinta*, pe care o comanda, s-a despărţit de celelalte două vase, nu numai fără să fi primit vreun ordin, dar chiar împotriva voinţei amiralului. Conform părerii acestuia, Pinzón a acţionat astfel din lăcomie, căpătând speranţe de a găsi o mare cantitate de aur, cu ajutorul

unui indian pe care amiralul îl îmbarcase pe *Pinta*. A plecat fără ezitare, fără a fi îndepărtat de capriciile vremii, ci doar fiindcă aşa dorea, hotărând astfel. Amiralul mai spune: «Pinzón mi-a făcut şi mi-a spus multe alte lucruri necugetate…»” A doua zi, pe 22 noiembrie, citim: „În această noapte, Martin Alonso Pinzón a pornit spre est, în căutarea Insulei Babeque, unde indienii spun că se găseşte mult aur. Naviga în raza vederii amiralului, de care nu se îndepărta mai mult de 16 mile. Toată noaptea amiralul nu a pierdut din vedere pământul, întindea sau cobora pânzele şi a ţinut toată noaptea felinarul aprins, pentru că i se păruse că Pinzón venea spre el, ceea ce ar fi putut să facă dacă ar fi vrut, fiindcă noaptea era frumoasă şi senină, iar vântul abia adia”.

Acest abandon incalificabil al postului şi al căpitanului pe care trebuia să-l urmeze, de către Martin Alonso Pinzón, la 3.000 de mile de lumea civilizată, în toiul expediţiei, este nedemn de un marinar, în orice secol ar fi trăit el. Ne abţinem de la orice comentariu, dar întâmplarea explică cele intervenite în timpul călătoriei şi zvonurile iscate după aceea.

Cristofor Columb nu dispreţuia aurul, căci îi cunoştea puterea, îl căuta chiar cu o febrilitate care aducea a duritate; dar făcând acest

lucru, îşi îndeplinea datoria, pentru că erau „scopul şi raţiunea” mărturisite ale misiunii care i se încredinţase. După ce i-am studiat cu atenţie viaţa şi călătoriile, păstrăm convingerea că, la fel ca mulţi marinari din toate timpurile, dominat de atracţia necunoscutului, a acceptat sau ar fi acceptat orice pretext care i-ar fi dat posibilitatea să-şi îndeplinească opera, ascunsă sub scopul oficial.

Cristofor Columb era, înainte de orice, un explorator. Martin Alonso Pinzón nu era decât un aventurier, în

sensul cel mai rău al cuvântului. Franţa a avut destui piraţi; toţi erau marinari curajoşi. Unii şi-au pus calităţile în serviciul propriilor interese, alţii – din fericire majoritatea – precum Surcouf, au făcut avere luptând împotriva duşmanilor, dar la aceştia din urmă dragostea pentru ţară, grija pentru onoare, erau predominante, în ciuda serviciilor pe care le-au adus indirect ţării lor, primii sunt dispreţuiţi, în timp ce ne înclinăm adânc, cu admiraţie recunoscătoare, înaintea celorlalţi.

Explorarea Cubei; i

Columb a descoperit o mulţime de golfuri şi a pătruns în trei dintre acestea, în portul pe care l-a numit Puerto del Príncipe, „a găsit o adâncime de 15 – 16 braţe, şi, pretutindeni, nisip pe fundul mării, fără nicio stâncă, ceea ce mulţi marinari îşi doresc, pentru că stâncile rup cablurile ancorelor vaselor”.

Corăbiile din acea vreme nu foloseau ca ancore decât cabluri groase; „cablurile-lanţ” au fost adoptate abia spre 1840. Cu lanţurile actuale, a căror soliditate este considerabilă, şi care acţionează în acelaşi timp cu ancorele, prin greutate şi prin aderenţa la sol, se crede că trebuie desfăşurată o lungime de trei ori mai mare decât adâncimea pentru a obţine o fixare convenabilă; iar lanţul trebuie desfăşurat şi mai mult dacă fundul mării nu este neted, curentul este violent, vântul bate cu putere sau marea este umflată. Putem să ne imaginăm lungimea considerabilă a cablului care trebuia să existe la bord pe vremea lui Columb şi să fie scufundat, pentru a ajunge la acelaşi rezultat, ceea ce complică şi mai

Îi mult alegerea unei rade, ancorarea şi manevrele de plecare. Trebuia, pe deasupra, să se socotească fragilitatea relativă a

parâmelor, care întotdeauna erau supuse riscului de a se uza sau a se rupe, pe diferitele aparate folosite la manevrare.

Acum, când progresul a uşurat navigaţia, în toate detaliile ei, este bine să ne amintim din când în când de condiţiile în care navigau caravelele, nu numai pentru a înţelege textele pe care le-am citat, dar şi pentru a aprecia la adevărata valoare imensul travaliu dus la bun sfârşit.

Columb a poposit în golful Santa Catalina, cu siguranţă Caye de Mea, şi, străbătându-l în barcă, atenţia i-a fost atrasă de „muşii care scoteau strigăte, spunând că vedeau păduri de pin”. A recunoscut şi stejari şi „s-a bucurat să vadă că puteau fi construite corăbii în această ţară, şi că aveau din ce să facă scânduri şi catarge pentru cele mai mari vase ale Spaniei... Au construit o vergă şi o velă foc pentru Ni *fu”.*

Mai minunată încă este rada în care au ajuns după aceea, presupusă a fi cea în care se găseşte Baracoa, numită de el Puerto Santo. Entuziasmul pentru această regiune este atât de nemărginit, încât îi atribuie calităţi neaşteptate. Scria că este foarte diferită de Guineea, „ale cărei ţărmuri provoacă boli contagioase, căci, prin mila Domnului, niciun om din echipajul meu nu s-a plâns până acum nici de cea mai mică durere de cap, nimeni nu a zăcut de pe urma vreunei boli, cu excepţia unui marinar care avea pietre şi avusese toată viaţa, iar acum s-a vindecat după doar două zile de stat în această ţară”. Evident, Columb nu era un medic în aceeaşi măsură de bun ca şi marinar.

CRISTOFOR COLUMB

Admiraţia lui nu este literară şi platonică; descrie cu grijă capuri, rade şi porturi şi dă pentru navigatorii care îi vor urma o mulţime de informaţii preţioase, în special asupra căii ce trebuie urmată pentru a intra în această ultimă radă, cu evitarea zonei de mijloc a golfului.

În această parte a rezumatului său, Las Casas dovedeşte mai multă fidelitate faţă de textul original al lui Columb, şi în diverse rânduri citează remarcile pe care le-a făcut asupra mareelor, observaţii despre latitudine, obţinute cu ajutorul cvadrantului, preocuparea pentru exactitatea instrumentului său. Este răspunsul oferit celor care îl acuză că a neglijat, din neputinţă, să descrie pământurile descoperite şi să le determine poziţia. De aceea ei se feresc să citeze aceste pasaje.

Înainte de a părăsi Cuba, împreună cu Columb, să notăm că, pe 28 noiembrie, povestea că, fiind în portul Baracoa, „oamenii echipajului au coborât pe ţărm să-şi spele rufele”. Această observaţie poate părea lipsită de importanţă: orice navigator, citind acest fragment din jurnalul Amiralului Oceanelor va recunoaşte că importanţa acordată unui fapt neînsemnat în aparenţă indică un adevărat marinar.

Să-ţi speli rufele pe uscat, în apă dulce, curgătoare şi abundentă – ce bucurie pentru un marinar, ce voluptate aşteptată, dorită, visată în timpul lungilor călătorii pe această mare, unde vezi numai „apă, pretutindeni apă, dar nicio picătură de băut”, aceea de pe punte fiind împărţită sever şi niciodată risipită pentru spălat! Nu ne temem că vom fi ridiculizaţi de cei care, ca şi noi, ştiu ce înseamnă navigaţia, mărturisindu-ne emoţia pe care ne-o provoacă aceste rânduri şi imaginile pe care ele le evocă.

COLECŢIA CUCERITORII

J

[*k* l/

Descoperirea Insulei Española şi pierderea corăbiei *Santa Maria*

Santa Maria şi *Nina* au ridicat ancora de la Puerto Santo pe 4 decembrie şi oamenii au recunoscut că ţărmurile Cubei, după ce coborau spre sud, se întorceau spre sud-vest. Ei au încercat să urce spre nord-est pentru a ajunge la faimoasa insulă Babeque (care nu a existat niciodată), dar vântul continua să le fie potrivnic şi intens, trebuind să se mulţumească să se îndrepte spre est, ajungând la insula pe care indienii o numeau Bohio, iar Columb a botezat-o Española (Insula spaniolă), numită apoi San Domingo sau Haiti. Amiralul a debarcat pe *5* decembrie la San Nicolas, un loc şi mai bun decât cele unde ancorase până atunci. Acolo a descoperit Insula Ţestoasei, devenită celebră în secolul XVII ca loc de refugiu al piraţilor şi a ancorat în portul Concepción. împiedicat de calme şi de vânturile potrivnice, a trebuit să rămână o vreme în golful Acul, unde a stabilit relaţii prieteneşti cucăpetenia indienilor, regele acelui ţinut, Guacanagari. În toată această vreme, a cercetat radele în care ajungea, explorându-le cu sonda, marcând punctele care îi puteau servi de reper, făcând descrieri amănunţite, care sunt o excelentă schiţă de instrucţiuni nautice. A părăsit golful Acul pe 24 decembrie, navigând

spre est. A doua zi, în ziua de Crăciun, s-a produs cel mai dramatic incident din toată călătoria; dar ar fi mai bine să-l lăsăm pe Las Casas să ne povestească.

„Navigând cu vânt slab, ieri (24 decembrie) de la marea Sao-Tome până la Punta Santa, flota era la o

leghe de primul cart, la ora 11 seara, când amiralul a hotărât să se culce, căci nu se odihnise de două zile şi o noapte. Cum vremea era liniştită, marinarul care ţinea cârma s-a gândit să doarmă puţin şi a lăsat conducerea corăbiei în seama unui mus, ceea ce amiralul interzisese cu stricteţe până atunci; indiferent dacă era vânt sau vreme bună, în niciun caz nu le era lăsată cârma începătorilor”.

Amiralul era cu atât mai liniştit, cu cât toată coasta şi adâncurile, recife şi bancuri, fuseseră studiate, ca şi punctele de trecere, pe o întindere de trei leghe, în plus, marea era „ca o strachină”, nicio boare nu îi agita apele. Curentul a antrenat vasul pe unul dintre bancurile de nisip. „Deşi era noapte, se vedeau şi se auzeau brizanţii de la mai bine de o leghe; vasul s-a oprit atât de lin, încât nici nu şi-au dat seama. Musul, care a simţit cârma înţepenită şi a auzit zgomotul valurilor, a început să ţipe. Amiralul s-a trezit la strigătele sale atât de repede că nimeni nu-şi dăduse încă seama că eşuaseră. Maistrul corăbiei, care era de gardă, s-a trezit şi el. Amiralul a dat ordin să se pună pe apă barca de la pupa, să ia o ancoră şi să o fixeze la spatele vasului, înspre larg. Maistrul şi alţi câţiva au sărit în barcă, amiralul crezând că aveau să facă ceea ce le poruncise; dar ei nu se gândeau decât să se salveze la bordul caravelei, care plutea la o jumătate de leghe depărtare. Caravela nu a vrut să-i primească, făcând foarte bine. Atunci s-au întors la vas, dar *Nina* a ajuns înaintea lor. Când amiralul şi-a dat seama că oamenii lui fugeau, că mareea scădea şi vasul se aplecase într-o parte, n-a văzut altă soluţie decât să taie catargul cel mare şi să uşureze corabia atât cât se putea, pentru a vedea dacă putea fi repusă pe mare şi scoasă de acolo. Dar cum apele

continuau să scadă şi vasul se înclina din ce în ce mai mult spre apă, nu au reuşit. Marea fiind calmă, deşi corabia se fisurase, rămânea întreagă. Amiralul s-a dus la bordul caravelei, pentru a-şi pune echipajul în siguranţă. Şi cum dinspre mal începuse să bată vântul,

întunericul abia se lăsase şi nu se ştia până unde se întindeau bancurile de nisip, au rămas pe loc, aşteptând lumina zilei, când au trecut cu toţii la bordul caravelei”.

Această povestire a dramei nu are nevoie de niciun comentariu. Pentru că era timp frumos, pentru că era ziua de Crăciun, disciplina nu a mai fost atât de riguroasă şi s-a întâmplat ceea ce putea fi mai rău, aşa cum se întâmplă adesea pe mare, tocmai când se aşteptau mai puţin. Totuşi, dacă ordinul dat de amiral, de a lua imediat o ancoră, pentru a fi remorcaţi, ar fi fost executat, poate că *Santa Maria* ar fi putut fi scoasă de acolo. Din nefericire, cuprinşi de panică, oamenii au încercat să se salveze pe cealaltă caravelă, care aştepta la o distanţă destul de mare, iar când aceasta le-a venit în ajutor era prea târziu, nivelul mării scăzuse, vasul era condamnat. Mai mult de o oră trecuse de la accident până la întoarcerea bărcii, iar reuşita unei astfel de operaţii poate fi compromisă în câteva minute, chiar în câteva secunde de ezitare. Exemple numeroase pot veni în sprijinul unei astfel de afirmaţii. Cât despre noi, nu putem uita că în timpul războiului am eşuat într-o dimineaţă, când ceaţa era deasa, cu nava noastră de patrulare, într-o regiune foarte primejdioasă. S-a făcut o inspecţie rapidă în partea din faţă şi în cea din spate a navei, vasul a fost desprins cu putere şi îndemânare dintre stâncile care îl blocau şi, cu prudenţă, elicea a intrat în funcţiune, reuşind să ajungem în larg fără avarii grave. Numai zece minute trecuseră de când am simţit

Izbitura stâncilor. Dar, aşa cum este scris în *Anuarul mareelor*, dacă am fi ezitat sau am fi tărăgănat lucrurile, marea ar fi început să scadă şi vasul ar fi fost pierdut, iremediabil. Este adevărat că eram însoţit de un echipaj de elită, format din oameni obişnuiţi, în urma navigării printre gheţuri, să ia hotărâri prompte.

Chiar în ziua naufragiului, regele indienilor, Guaca-nagari, înştiinţat, şi-a trimis „toţi supuşii cu pirogi mari, ca să descarce vasul; au făcut-o cu multă iuţeală, ca urmare a zelului şi bunei dispoziţii pe care le aducea prinţul… Amiralul le-a mărturisit Alteţelor sale că în nicio parte a Castiliei nu ar fi găsit atâta grijă pentru a păstra totul şi a nu pierde nici măcar un vârf de ac”.

Nina era prea mică pentru tot echipajul de pe *Santa Maria* şi amiralul a hotărât să se construiască un fort într-un loc denumit

Navidad (Crăciunul) în amintirea datei debarcării forţate. Aici au rămas „provizii de pâine şi vin pentru mai mult de un an, seminţe pentru cultivat, diferite lucruri pentru a le schimba cu băştinaşii, şalupa vasului”, arme şi 39 de oameni: muncitori, un calafat, un dulgher, un tâmplar, un archebuzier, un medic, un croitor şi secretarul flotei, Rodrigo Descove-do, născut la Segovia, tapiţer al regelui, toţi sub comanda lui Diego de Arana, născut la Córdoba, avându-l pe Pedro Guttierez ca locotenent. Pe ei i-a investit cu toată puterea pe care o primise de la rege şi de la regină.

Înainte de a pleca, deşi aveau încredere în indieni, au scos tunul şi au simulat un atac, pentru a le arăta valoarea armelor europenilor şi a le inspira teamă şi respect.

Fără a vrea să anticipăm evenimentele, să amintim că, dacă *Pinta* nu ar fi dezertat, echipajul de pe *Santa Maria* ar fi putut fi împărţit între cele două caravele.

COLECŢIA CUCERITORII

Martin Alonso Pinzón şi aceia dintre însoţitorii săi care au acceptat de bunăvoie fuga, poartă pe umeri răspunderea grea a dramei care a urmat, în zilele noastre, ei nu ar fi scăpat, după blamul opiniei publice, de condamnarea Consiliului de război, în timpul proceselor interminabile pe care moştenitorii lui Columb le-au avut cu Statul pentru a-i revendica succesiunea, au fost audiaţi numeroşi martori, printre care se găseau marinari, rude, prieteni de-ai lui Pinzón. Din aceste depoziţii şi-au extras argumente pentru criticile lor denigratorii lui Columb. În principiu, ei i-au recuzat pe prietenii sau pe rudele navigatorului, pe Las Casas sau pe Fernando, chiar şi pe cei neutri, reţinând mărturiile tendenţioase ale lui Pinzón şi ale celorlalţi care, împreună cu Martin Alonso, trădaseră din dorinţă de câştig.

Cred şi sper ca această metodă demoralizantă să fie unică în analele criticii istorice.

Construirea fortului şi instalarea primilor colonişti din Lumea Nouă s-au încheiat pe 30 decembrie. A doua zi, s-au completat proviziile de apă şi lemne pentru înapoierea cât mai degrabă în Spania. Nu-i părea un lucru raţional amiralului să se expună pericolelor descoperirii cu o singură corabie.

Nifia a ridicat ancora pe 4 ianuarie 1493, la răsăritul soarelui şi, remorcată de şalupă, a urmat drumul pe care Columb îl sondase şi-l

descrisese amănunţit.

Seara, a ancorat la o oarecare distanţă de un munte destul de înalt, pe care l-a numit Monte Cristi şi a notat cu grijă în jurnal „să-l prevină pe acela care ar vrea să meargă la Navidad că trebuie să recunoască mai întâi acest munte, aflat la două leghe distanţă", respingând astfel încă o dată acuzaţia de a fi vrut să ţină secrete traseele descoperirilor sale.

A ancorat de mai multe ori în împrejurimile lui Monte Cristi şi, pe 6 ianuarie, a fost ajuns de *Pinta*. Martin Alonso, dezamăgit de insuccesul său, şi poate prea târziu speriat de fapta sa, a urcat spăsit la bordul caravelei *Nina* şi a încercat să se scuze. Amiralul nu s-a lăsat înşelat, căci primise confirmarea intenţiilor lui de la un om al echipajului de pe *Pinta*, dar voia ca expediţia să ia sfârşit fără noi şi inutile incidente. Poate se temea şi că succesul întreprinderii sale avea să fie întunecat la întoarcere de controversele iscate de scandaluri, pe care opinia publică le priveşte cu bucurie pentru a discuta şi a reduce meritele unui conducător. Şi-a ascuns amărăciunea şi a avut din nou dreptate.

Pe 8 ianuarie, din nou, au făcut provizii de apă şi lemne. Columb continua să urmeze coastele Españolei, ancorând frecvent şi caravelele au ajuns la Golful Săgeţilor, denumit astfel pentru că au avut ceva probleme cu indienii care aveau astfel de arme.

Cu trei ore înainte de răsăritul soarelui, a pornit spre larg, odată cu înteţirea vânturilor de uscat, apoi vântul din vest i-a fost favorabil. Febra explorării stăpânindu-l încă, prima lui idee a fost să ajungă la insula Carib (Porto-Rico), care îi fusese semnalată de indieni, dar vântul care bătea era favorabil pentru întoarcere. Observând că oamenii „începeau să se întristeze când se îndepărtau de drumul drept", au pornit din nou pe direcţia nord-est cap est, care-i ducea direct în Spania.

Călătoria de întoarcere începea.

I: i întoarcerea

T;

În următoarele şapte zile, timpul a continuat să fie frumos dar, după cum era de prevăzut, vânturile suflau dinspre est-sud-est, est şi

chiar nord-est.

Cele două caravele, încercând să facă faţă vântului şi navigând cât mai aproape una de cealaltă, şi-au continuat traseul pe direcţia nord-est cap nord. Mersul lor a fost întârziat, printre altele, şi pentru că amiralul se oprea adesea „ca să aştepte caravela însoţitoare, Pi*nta,* a cărei înaintare era încetinită din cauza catargului din faţă. Spunea că dacă Martin Alonso Pinzón ar fi avut tot atâta grijă să îşi doteze nava cu un catarg bun în Indii, unde lemnul se găsea din belşug, precum avusese să se despartă de el în speranţa de a-şi umple corabia cu aur, ar fi putut-o repara”.

Meridianul de 65°30 longitudine vestică, la 30° latitudine nordică, a fost atins în jurul zilei de 23 ianuarie. Găsindu-se deja într-o regiune cu vânturi variabile care suflau de la est-sud-est către sud-vest, au putut să urmeze o traiectorie destul de bună spre nord-est cap est. Direcţia aceasta era urmată intenţionat, pentru că între l şi 4 februarie, cu vântul bătând dinspre vest-sud-vest, adică „vânt bun la pupa”, au navigat spre est-nord-est, atunci când vântul din această zonă ar fi permis cu uşurinţă, dacă ar fi vrut Columb, să pornească drept spre est.

Amiralul înfăţişează bine momentul în care iese definitiv şi sigur din zona alizeelor, semnalând schimbări

frecvente de vânt, alternanţe ale calmelor, cer înnorat. Astfel, în ciuda mării care rămânea calmă, aceste semne l-au hotărât să facă „toate încercările şi să ia toate precauţiile pe care bunii marinari au obiceiul şi trebuie să le ia”, prevăzând posibilitatea schimbării vremii.

În această perioadă, am văzut, a traversat din nou o porţiune din Marea Sargaselor, unde şi-a continuat observaţiile.

Pe 4 februarie, escadra se găsea la vreo 53° latitudine nordică şi 37° longitudine vestică. *Nina* şi *Pinta* erau în zona vânturilor variabile, dar, cu predominanţa marcată a celor din zona de vest, au făcut o bună bucată de drum spre est până în ziua de 12, doar pe 8 şi 9 simţind împotrivirea vânturilor din faţă care le-au constrâns să ocolească. Ruta urmată era excelentă şi, dacă nu s-ar fi ivit furtuna, i-ar fi adus pe Columb şi pe însoţitorii săi până la Capul San Vicente.

Este remarcabil, căci pe 3 februarie, în ajunul zilei când au pornit spre vest, amiralul semnala „că nu a putut să măsoare înălţimea

Soarelui nici cu astrolabul, nici cu cvadrantul, pentru că hula nu i-a permis”, iar în zilele următoare s-a găsit în aceeaşi imposibilitate, pentru că „cerul era acoperit, încărcat şi ploios”. Această abilitate de marinar „amator” de a calcula traseul prin estimă este extraordinară.

Pe 12 februarie, timpul s-a înrăutăţit; „marea a început să se umfle, prevestind furtuna, dar amiralul a spus că, dacă vasul nu ar fi fost atât de bun, oamenii ar fi fost în pericol de moarte”. Zilele care au urmat au fost înspăimântătoare, iar „minunata aventură” era cât pe ce să se sfârşească tragic.

Caravelele au fost asaltate de o formaţiune ciclonică, fapt care ne obligă să intrăm din nou în explicaţii

COLEC

CUCERITORII

meteorologice, care le vor completa pe cele date asupra alizeelor şi ne vor ajuta să înţelegem unele episoade ale altor expediţii ale lui Columb.

Cicloni şi vijelii

Un ciclon este un vânt de o violenţă extraordinară, care ia naştere în zona tropicală. Este o masă imensă de aer, animată de o mişcare de rotaţie în jurul unui centru determinat, care se deplasează pe o direcţie uşor parabolică.

Dimensiunile acestui vârtej cu suprafaţă circulară cresc pe măsură ce înaintează. Mişcarea de rotaţie a vântului care îl constituie este indirectă, adică în sens invers acelor de ceasornic, la ciclonii din emisfera nordică şi directă, în sensul acelor de ceasornic, pentru cei din emisfera sudică.

În centrul vârtejului se găseşte o zonă calmă, cu diametru variabil. Barometrul scade odată cu apropierea de centru.

Ciclonii din emisfera nordică, singurii care ne interesează, iau naştere în estul Antilelor, către 10° longitudine nordică, la marginea nordică a zonei calmelor, apoi se deplasează spre vest, până ce ating limita nordică a alizeelor; aici, traiectoria lor se rotunjeşte şi se curbează spre nord-est, iar vârtejul îşi continuă înaintarea spre Europa, lărgindu-se.

Rotaţia ciclonului în emisfera nordică făcându-se în sens invers acelor de ceasornic, vom înţelege uşor că, pentru partea vârtejului unde vântul suflă în aceeaşi direcţie cu traiectoria, cele două forţe, de

translaţie şi de

rotaţie, se adună. Această porţiune a masei de fixare care se află în partea dreaptă a traiectoriei este supusă unei deplasări a aerului de o violenţă neobişnuită şi constituie „zona periculoasă"; cea care se găseşte în partea stângă este „zona maleabilă", fiindcă viteza de translaţie şi de rotaţie, acţionând în sens invers una faţă de cealaltă, se anulează.

În Atlanticul de Nord, ciclonii, în proporţie de 90%, se dezvoltă în august, septembrie şi octombrie, perioadă când alizeele sunt slabe şi întrerupte de calme frecvente.

De îndată ce izbucneşte ciclonul, vântul începe să bată cu furie; adesea, o ploaie torenţială însoţeşte uraganul, iar barometrul scade. După 10 – 15 ore, dacă centrul său trece pe deasupra navei, vântul încetează brusc şi uneori se instalează un calm total, încât poţi să ţii o lumânare aprinsă pe punte. Zona liniştită poate să aibă 10, 15, sau 30 de mile diametru, în general, navele rămân astfel 2 – 3 ore, dar există şi cazuri când stau până la 12 ore. Durata depinde de diametrul şi viteza de deplasare a uraganului. Marea, foarte umflată, formată din hule cu direcţii diferite, devine înspăimântătoare. Este un clocot monstruos, fără o direcţie determinată, iar valurile nemaifiind supuse acţiunii vântului, se înalţă piramidale, într-o dezordine impresionantă. Curând ploaia încetează, cerul se luminează, formându-se pe el un cerc albastru, senin. Este ochiul furtunii sau, după expresia pitorească a marinarilor englezi, „the bull's eye", ochiul boului. Dar, dintr-odată, vântul care şi-a schimbat direcţia începe din nou să bată. Furtuna, ca o lovitură de bici, începe cu o violenţă şi mai mare, iar vasul, dacă a scăpat de primul impact, intră în voia furiei dezlănţuite. Barometrul urcă din nou, iar vântul se îmblânzeşte.

Cristofor Columb a fost cruţat de încercarea ciclonului în timpul primei sale şederi în Antile, dar mai târziu nu va mai putea scăpa şi va învăţa să-i cunoască violenţa şi semnele premergătoare. Am anticipat puţin, prin această descriere, întâmplările, dar sunt amănunte esenţiale pentru a înţelege puterea vântului care va lovi caravelele între 13 – 15 februarie 1493.

Această manifestare meteorologică ar fi putut să fie un ciclon

format în Antile. Ipoteza trebuie înlăturată, mai întâi din cauza anotimpului, dar şi pentru că descrierea amiralului nu corespunde cu aceea a ciclonului clasic, fiind mai potrivită fenomenului despre care ne vom ocupa acum.

În regiunile temperate, în nordul zonei de formare a alizeelor, echilibrul general al atmosferei este instabil, din mai multe cauze, printre care, în primul rând, temperatura variabilă a continentelor şi contactul aerului cu apa la temperatura înaltă, variabilă, a Gulf Stream-ului (Curentul Golfului). Mai ales în perioada de schimbare a anotimpurilor, trebuie să ne aşteptăm la oscilaţii ale barometrului considerabile în diferite puncte ale zonei.

Când se formează, de exemplu, o depresiune în America de Nord, se poate crea un vârtej analog – dar nu asemănător – ciclonilor. Va fi cu atât mai violent cu cât pereţii depresiunii vor fi mai abrupţi şi mai adânci, sau, în alţi termeni, cu cât variaţia barometrică va fi mai mare. Odată format, el va fi antrenat de către deplasarea generală a atmosferei spre vest şi se va îndrepta spre coastele Europei, începând cu Irlanda, apoi Anglia şi coastele occidentale ale Franţei.

Pentru acelaşi motiv ca şi în cazul ciclonilor în emisfera nordică, aceste vârtejuri au la origine o mişcare proprie de rotaţie în sens invers acelor de ceasornic.

Aceste vârtejuri sunt însoţite de o scădere a barometrului, care se accentuează odată cu apropierea de centru. Forma generală este la început circulară, dar au o suprafaţă mai întinsă decât vârtejurile cicloanelor şi un caracter giratoriu mai puţin regulat. Viteza de înaintare, la început redusă, creşte pe măsură ce avansează. Viteza de rotaţie este diferită de aceasta şi poate să-i fie superioară. Rezultă că, în partea care reprezintă zona periculoasă, direcţia vântului va rămâne aproximativ aceeaşi cu a traiectoriei, adică sud-vest, în timp ce, în partea nordică, în zona moderată, cele două viteze se pot anula, până când efectul produs devine aproape zero, iar vârtejul se reduce la un vânt uşor din sud-vest.

Zona centrală de calm nu este întotdeauna prezentă, dar centrul există, iar direcţia sud-vest a vântului simţit de nava aflată în zona primejdioasă nu se va schimba înainte de trecerea de acest centru. Atunci, de obicei, barometrul urcă din nou, iar vântul îşi schimbă

direcţia, bătând dinspre nord-vest. Depresiunea acoperindu-se progresiv, vârtejul se dezmembrează.

Dimensiunile acestor vârtejuri sunt adesea considerabile şi pot acoperi un spaţiu ce se întinde pe 15 – 20° latitudine.

Dacă ciclonii iau naştere întotdeauna în aceeaşi regiune toridă, originile vijeliilor sunt în puncte foarte diferite ale regiunilor temperate. Având cauze asemănătoare, mai puţin clare, ele sunt şi mai puţin brutale. Ciclonii sunt tipurile schematice; vijeliile sunt forme atenuate ale acestora. Ele variază la infinit ca întindere, violenţă, viteză de mişcare, frecvenţă, formă. Pot să se înşiruiască, uneori două vijelii apropiate ajung să se confunde. Masa în mişcare poate să fie circulară, neregulată, umflată, elipsoidală, mişcându-se cu încetineală sau cu o rapiditate extraordinară.

COLECŢIA CUCERITORII

Aceste vijelii sunt vânturi obişnuite, mai mult sau mai puţin violente, care apar şi în Franţa. Vântul bate o vreme dinspre sud, uneori din sud-est, apoi se înteţeşte, aducând din sud-vest nori încărcaţi cu ploaie. După un răstimp, mai scurt sau mai lung, uneori după o aversă violentă, cerul se luminează. Ca şi în cazul ciclonilor, acesta este ochiul furtunii, dar limpezirea cerului poate să nu coincidă cu centrul fenomenului. Vântul bate atunci cu putere într-o nouă direcţie, în vreme ce barometrul urcă din nou. Dacă vântul se îndreaptă spre nord, apoi spre nord-est, vremea bună revine, în vreme ce, dacă dă înapoi, adică dacă se întoarce spre sud, trecând prin vest, se formează o nouă depresiune, iar vremea continuă să fie urâtă.

Am putea numi aceste vijelii formaţiuni ciclonice dar, confundând cauza cu efectul, le numim, de obicei, depresiuni.

Semnele premergătoare sunt identice. Dacă, în cazul adevăraţilor cicloni, ele sunt schematice ca însuşi fenomenul, pentru vijelii se pot rezuma astfel: o hulă, adesea de sens opus direcţiei vântului sau fără nicio legătură cu ea, precedă semnele, marea devenind foarte agitată. Barometrul îşi schimbă mişcarea regulată, scăzând rapid, cerul capătă un aspect prevestitor de vreme rea şi, după un oarecare răstimp, fenomenul se declanşează, în mijlocul unei formaţiuni ciclonice, tunetele şi fulgerele sunt rare, devenind frecvente la periferia sa. În regiunile temperate, fulgerele, spre nord-vest sau nord-est, sunt semne aproape sigure ale unui vânt puternic, venit din

direcţie opusă.

Cristofor Columb

COLECŢIA CUCERITORII

Nina în furtună

După ce, pe 12 februarie, marea se umflase, amiralul mărturiseşte că „de trei ori fulgerele au brăzdat cerul spre nord-nord-est, anunţând marea furtună care se apropia din acea parte sau din partea opusă”. Au avut „de luptat împotriva vânturilor nestăpânite şi a valurilor unei mări umflate, agitată de furtună… marea devenise înfricoşătoare, iar valurile care se încrucişau clătinau puternic vasele”.

Această agitaţie provocată de hulă, mărită de apropierea vânturilor din părţi diferite, este o caracteristică a formaţiunilor ciclonice. În noaptea de 13 spre 14 februarie, „vântul s-a înteţit şi mai mult, valurile erau înspăimântătoare, venind din direcţii opuse, se încrucişau şi opreau înaintarea vasului, care nu putea nici să-şi continue drumul, nici să iasă din mijlocul lor”.

După ce în ajun înfruntase marea înfricoşătoare fără pânze, „amiralul a micşorat, pe cât posibil, vela mare, pentru a nu produce alt efect decât acela de a scoate corabia din mijlocul valurilor”.

Această soluţie se adoptă atunci când vântul devine atât de puternic încât nu se mai poate naviga cu velele obişnuite, iar drumul nu poate fi continuat fără primejdie. Sunt păstrate doar câteva pânze rezistente, astfel încât, prin acţiunea vântului asupra acestora, vasul să nu facă nimic altceva decât să devieze lateral, cu o viteză la prora aproape nulă. Deviind astfel, el îşi creează un contracurent de apă protector, iar valurile care întâlnesc acest curent nu ating vasul.

CRISTOFOR COLUMB 157

Dacă rotirea este insuficientă pentru a salva corabia, nu rămâne altă soluţie decât „fuga”. Dar „marea era din ce în ce mai umflată iar vântul mai puternic. Văzând pericolul iminent, *Nina* s-a îndreptat în direcţia pupei, unde o purta vântul, pentru că nu putea naviga în altă parte”. Dar un vas care fuge de furtună trebuie să aibă viteză proprie, nu numai pentru a putea prinde convenabil valul, în spate sau într-o parte, dar şi pentru a reduce violenţa vântului. Astfel, „amiralul ţinea vela cea mare desfăşurată”, pentru ca vasul să poată ieşi din mijlocul valurilor care îl asaltau, ciocnindu-se, ameninţând să-l scufunde. Când

Nina a mărit viteza, caravela *Pinta*, condusă de Martin Alonso Pinzón, a început şi ea să accelereze. Dar a dispărut curând, deşi toată noaptea amiralul i-a făcut semne, primind răspuns până când – probabil – a fost împiedicată de violenţa furtunii şi de îndepărtarea de calea urmată de amiral”.

Nu încercăm să insinuăm că Martin Alonso Pinzón şi-a părăsit pentru a doua oară comandantul aflat în primejdie, deşi comportamentul său anterior autorizează această acuzaţie. Putem admite că s-a aflat în imposibilitatea de a face altfel, fiindcă plecase din Antile – din vina sa – cu catargul în stare proastă.

„Ca urmare a terminării proviziilor de alimente, de apă şi vin, vasul era foarte uşor”; au îndreptat acest neajuns umplând cu apă de mare, „de îndată ce a fost posibil, butoaiele goale”.

După ce a făcut tot ce stătea în puterea oamenilor, amiralul şi-a îndreptat rugăciunile spre cer şi a dat ordin să se tragă la sorţi, cu boabe de linte, dintre care unul era marcat cu o cruce, trei pelerinaje individuale. Apoi au făcut un jurământ prin care amiralul şi echipajul se angajau că, „pe primul pământ unde vor ajunge, vor

face o procesiune, în cămaşă, pentru a se ruga într-o biserică a Sfintei Fecioare. Pe lângă rugăciunile generale, făcute în comun, fiecare se ruga pentru sine, fiindcă nimeni nu credea că va scăpa”.

Marea preocupare a lui Columb – normală, de altfel – era ca descoperirea lui să nu piară odată cu el. „Cu acest gând căuta mijloace prin care să le aducă la cunoştinţă Alteţelor lor victoria pe care, cu voia Domnului, o obţinuse, atingându-şi ţelul călătoriei… în acest scop, a luat un pergament şi a scris tot ce se putea despre descoperirile sale, rugându-l pe cel care l-ar fi găsit, oricine ar fi fost, să-l ducă regelui şi reginei. A învelit pergamentul cu o bucată mare de pânză cerată, a închis pachetul ermetic şi l-a pus într-un butoi, căruia i-a dat drumul în mare. Un alt butoi, conţinând un document asemănător, a fost fixat pe castelul din spate al vasului, pentru a putea fi găsit dacă *Nina* se va răsturna fără să se scufunde.

Butoaiele nu au fost găsite niciodată… Dar H. Harrisse, îl citează cu umor pe José Maria Asensio care povestea în 1892, cu seriozitate, în *Viaţa lui Cristofor Columb*, că nava *Chieftain* din Boston, care draga pe 27 august 1852, către prânz, pe coasta Marocului, ca să adune balastul,

ar fi găsit o lădiţă în care era o nucă de cocos; această nucă de cocos conţinea pergamentul în care era relatată descoperirea Indiilor, scris de mâna lui Cristofor Columb. Un librar din Gibraltar ar fi oferit pe el 100 de dolari, dar marinarul din Auberville care îl deţinea a refuzat.

Pe de altă parte, un cotidian din Mexic, apărut cam acum un an, anunţa că domnul Angel Delmonte care locuieşte în México, la periferie, are jurnalul lui Cristofor Columb, găsit în mare într-o sticlă. Acest pergament.

CRISTOFOR COLUMB

scris cu caractere gotice, foarte deteriorat, fusese cumpărat de actualul său proprietar de la un evreu din Havana. Profesorul J. Barnouw, de la Universitatea din Columbia, chemat să-l identifice, a constatat că forma literelor şi termenii folosiţi corespundeau secolului XVIII, iar documentul era scris în… germană! Dar să revenim la *Nina*.

Aversele de ploaie şi vijelia care au urmat la scurtă vreme au schimbat direcţia vântului, care s-a întors spre vest. Aducând verga velei mari, pe care se temea să n-o vadă căzând, amiralul a pus-o repede la loc, în direcţia nouă, sub vela foc, cea mai bună pentru o astfel de deplasare.

La scurtă vreme, „cerul a început să se însenineze în partea vestică a orizontului"; era ochiul furtunii, *Nina* trecând prin regiunea unde putea fi manevrată. Vântul se îndepărta de acea zonă: „marea era încă foarte umflată şi agitată, totuşi scădea, şi am putut să mai punem câteva vele". Vântul continua să bată înspre nord, dar „nu a întârziat să-şi schimbe direcţia spre est-nord-est, pe la prova, iar marea era la fel de agitată spre vest".

Echipajul a zărit curând pământul şi, trei zile mai târziu, pe 18, a reuşit să ajungă în apropierea coastei, ţinând drumul drept.

După cum calculase amiralul, se găseau pe una dintre Insulele Azore, Santa Maria, cea mai sudică din arhipelag.

În Atlanticul de nord, pe când ne întorceam din Groenlanda, de curând, am fost asaltaţi de o depresiune pe care ne-o prevăzuse anunţul buletinului meteorologic britanic, confirmată după aceea de căderea nivelului barometrelor. Acestea sunt două mijloace de care Columb nu dispunea, dar dacă ar fi să povestim despre

COLECŢIA CUCERITORII

„Vremea câinoasă" ne-am putea folosi de descrierea lui, până la

cel mai mic detaliu al manevrelor. Depresiunea, nici prima, nici cea mai violentă pe care am traversat-o, prezintă interes pentru marea asemănare cu aceea străbătută de Amiralul Oceanelor. Deşi nava noastră este mai mult un velier cu trei pânze decât un vapor, beneficiem de progresele înregistrate timp de cinci secole şi de un material ultrasolid, putem să înţelegem ce a însemnat pentru *Nina* încercarea la care a fost supusă, cât de înspăimântaţi erau oamenii care înfruntau astfel mânia dezlănţuită a Mării întunecate.

Sosirea în Insulele Azore, apoi la Lisabona

Insula Santa Maria din Azore nu avea niciun port mare, iar vremea continua să se menţină rea. *Nina*, totuşi, a ancorat în radă.

Castilia fiind în relaţii paşnice cu Portugalia, neavând niciun motiv să se teamă de o primire urâtă, jumătate din echipaj a debarcat, pentru a-şi îndeplini jurământul, în timp ce Columb, împreună cu cealaltă jumătate, aştepta întoarcerea celor plecaţi, pentru a porni şi ei să facă acelaşi lucru.

Guvernatorul insulei, Juan de Castaneda, i-a făcut prizonieri pe pelerini şi a încercat, fără succes, din fericire, să-l oblige pe amiral să debarce.

Nevoit să plece, Columb a căutat în zadar un adăpost în zonă şi, neavând la bord decât trei marinari adevăraţi, a fost constrâns să se întoarcă la vechiul loc de ancorare. După discuţii şi ameninţări, au ajuns la o înţelegere cu portughezii, iar prizonierii au fost eliberaţi.

CRISTOFOR COLUMB 161

Pe 24 februarie, amiralul a ancorat într-un loc pe care-l socotea convenabil, „pentru a aduna pietre ca să încarce vasul cu lest”, dar hula nu i-a permis bărcii trimise să ajungă la ţărm. Vântul fiind favorabil pornirii spre Castilia, *Nina* a ridicat ancora, aşa cum era, şi s-a îndreptat spre est. Timp de trei zile a mers bine, apoi alte trei a fost purtată de vânturi potrivnice, schimbătoare, între 2 şi 3 martie, au navigat în direcţia bună, în condiţii prielnice, dar în această din urmă zi o nouă depresiune s-a abătut asupra caravelei, smulgându-i pânzele, punând-o într-un pericol iminent.

Fugeau din nou, fără pânze, când pământul a apărut chiar în faţa lor şi, de bine de rău, au reuşit să improvizeze nişte pânze pentru a se menţine pe direcţie până la ziuă. Amiralul a recunoscut atunci pământul, care „era stânca Cintra, aflată în apropierea fluviului

Lisabonei, pe care s-a hotărât să intre, căci nu avea altă cale de scăpare, într-atât era de cumplită furtuna stârnită în apropiere de Cascaes, oraş aflat la gura de vărsare a fluviului”.

Cristofor Columb a ancorat în ziua de 4 martie pe Tejo, în faţa localităţii Rastelo, „unde a aflat de la marinarii de acolo că nu mai fusese niciodată o iarnă atât de bogată în furtuni; că douăzeci şi cinci de corăbii pieriseră pe coastele Flandrei şi multe altele erau ancorate în porturile acestei provincii, neputând să plece de patru luni”.

A doua zi, Bartolomeo Díaz, stăpânul unui mare vas portughez ancorat, şi el, pe Tejo, a inspectat *Nina* şi i-a cerut lui Columb să-i „dea raportul”, la bordul corăbiei lui. Acesta a refuzat, invocând statutul său de amiral; discuţia era cât pe ce „să se sfârşească prost, când a făcut ceea ce ar fi trebuit să facă de la început;

gasî i-a arătat documentele sale, supunându-se astfel uzanţelor regulamentelor şi administraţiei, aceleaşi ale tuturor secolelor şi ale tuturor ţărilor. De îndată, Álvaro Danco, căpitanul vasului de război portughez, informat de subordonatul său, „a mers la caravelă cu cel mai deplin fast, în sunetul tobelor, trompetelor şi fluierelor”, pentru a-i aduce toate onorurile cuvenite Amiralului Oceanelor din Castilia, şi pentru a se pune la dispoziţia sa. De câte ori, ancorând într-un port militar străin, nu am primit şi noi o astfel de vizită şi nu am auzit aceleaşi declaraţii, politicoase şi sincere, după îndeplinirea formalităţilor!

Columb a fost din acel moment tratat ca exploratorii din toate timpurile. Numeroşi vizitatori au luat cu asalt *Nina*, care a devenit o ţintă a plimbărilor pentru populaţie. Toată lumea dorea să vadă indieni, papagali, „bibelourile” aduse, întrebări numeroase, cele mai multe inutile, au fost puse, permiţându-i echipajului să dea frâu liber imaginaţiei. Fiecare se minuna că o corabie atât de mică reuşise să traverseze o mare atât de mare!

Regele Join n al Portugaliei a ordonat ca arsenalele sale să-i ofere amiralului tot ce îşi putea dori, considerându-i, pe el şi pe ceilalţi de la bord, oaspeţii lui atât timp cât aveau să rămână acolo. Uitând neînţelegerile din urmă cu opt ani, l-a chemat pe Columb la curte şi a organizat o primire magnifică. Regina, la rândul său, a ţinut să-l primească la mănăstirea San Antonio, aproape de localitatea

Villafranca, unde se găsea. Suveranii s-au oferit să-i dea o suită care să-l conducă, pe cheltuiala lor, până în Castilia. Ca un adevărat marinar, Columb, vrând să se întoarcă pe vasul lui, a refuzat şi a ridicat ancora în ziua de 13, la ora opt dimineaţa.

Întoarcerea în Spania şi triumful lui & Columb

După o călătorie fără incidente, pe 15 martie, „la răsăritul soarelui, era în apropiere de Saltes şi, odată cu creşterea mareei, spre prânz, au ajuns în portul de unde plecase pe 3 august, în anul precedent”.

Durata totală a expediţiei fusese de opt luni şi douăsprezece zile. Traversarea la ducere se desfăşurase în patruzeci şi trei de zile pe mare, iar cea de întoarcere în patruzeci şi patru.

Printr-una din acele coincidenţe care mai apar câteodată, *Pinta*, dispărută pe 13 februarie, a ajuns la Saltes la câteva ore după *Nina*. împinsă de furtună, acostase în portul galiţian Bayonna, aproape de Pontevedra. De aici, Martin Pinzón le-a scris Regilor Catolici. Nici scrisoarea sa, şi nici răspunsul pe care i l-a dat regina nu au fost păstrate. Să remarcăm doar că debarcarea lui a trecut neobservată şi că „acest locotenent evadat de rea-credinţă”, după cum spune, imparţial, H. Harrisse, „a murit la scurtă vreme după aceea, de inimă rea...” dacă nu o fi fost de boală; de altfel, contează mai puţin.

După cum am mai spus, Martin Alonso Pinzón a fost pus permanent în opoziţie cu Cristofor Columb. Unii, copleşiţi de această tristă stare de spirit, care-i împinge să urască tot ceea ce-i măreţ, au încercat să-l înjosească pe amiral, despre care s-a vorbit prea mult, după părerea lor. Alţii îşi imaginează că îşi satisfac amorul propriu de spanioli dovedind că Lumea Nouă a fost descoperită de un spaniol. Dar aceasta înseamnă o

proastă cunoaştere a caracterului cavaleresc al acestei ţări generoase, chiar un înjuriu adus ei.

Şi nu este un titlu de glorie pentru o naţiune faptul de a fi recunoscut valoarea extraordinară a acestui om, de a-l fi înţeles, primit, susţinut, atunci când era un străin?

Martin Pinzón şi-ar fi putut găsi locul în cele mai frumoase pagini ale epopeii lui Columb şi, dacă ne-am limita cunoştinţele la

descrierile clasice, am asocia bucuroşi, în admiraţia noastră, numele căpitanului cu acelea ale locotenenţilor săi.

Dar detractorii care au vrut să minimalizeze rolul lui Columb pentru a-l ridica în slăvi pe Martin Pinzón nu au procedat bine atrăgând prea mult atenţia asupra lui. Fără a relua bârfele, fără a intra în speculaţii gratuite sau în acrobaţii psihologice, faptele recunoscute şi admise sunt suficiente pentru a ne justifica părerea proastă.

Martin Alonso Pinzón avea – ni s-a spus – cunoştinţe profesionale, influenţă, autoritate, bani, vase, oameni suficienţi pentru a porni el însuşi expediţia. Se mai spune că găsise la Vatican informaţii şi o hartă care păreau să-l conducă la insulele necunoscute şi la Zi-pangu. Avea, deci, totul – dar nu a plecat decât împreună cu genovezul pe care îl dispreţuia atât şi în care nu avusese niciodată încredere!

La ducere, nu a făcut decât greşeli care l-au împiedicat pe comandantul său să descopere direct continentul Lumii Noi. A fost o cauză permanentă de neînţelegeri şi discordie.

În plină expediţie, în faţa necunoscutului, şi-a părăsit tovarăşii doar din lăcomie, n-a avut succes şi s-a întors spăsit – dar din cauza acestei fugi ruşinoase

patruzeci şi doi de oameni abandonaţi pe ţărmul Espa-nolei şi-au găsit moartea.

În cursul traversării de întoarcere, nu a ştiut să rămână alături de *Nina*, supraîncărcată de oameni, aflată în primejdie.

Ni se repetă mereu că era un admirabil marinar. Am vrea s-o credem, dar nu şi-a demonstrat niciodată calităţile în timpul acestei expediţii, apărând mai degrabă ca un aventurier interesat, fanfaron, egoist şi fără scrupule.

Fiecare ţară are câte un Pinzón al ei, cu care nu se laudă, dar numai una se poate mândri că l-a adoptat pe Cristofor Columb. Numele acestui mare navigator şi cel al Spaniei strălucesc în istorie, întotdeauna unite, peste secole şi secole.

Debarcând la Paloş, unde a fost primit cu un fel de delir, Columb, care în timpul furtunii din 14 februarie trăsese bobul de linte marcat cu o cruce, a pornit să-şi îndeplinească promisiunea purtând o făclie de 5 livre la Sfânta şi Binecuvântata Fecioară de la mănăstirea Rabi-da.

Timp de 7 zile a rămas acolo, cu prietenii săi, stareţul Juan Pérez şi părintele Marchena. Astfel, a stat într-o izolare pe măsura religiozităţii sale şi a găsit mijlocul de a face ordine în rapoartele sale şi în toate afacerile privind întoarcerea, ferit, în spatele pereţilor de netrecut ai mănăstirii, de vizitele oficiale sau oficioase ale curioşilor şi nepoftiţilor.

Prin scrisoarea adresată lui „Don Cristoforo Colombo, amiralul nostru al Mării Ocean, viceregе şi guvernator al insulelor descoperite în Indii", a fost chemat mai întâi la Sevilla, pentru a da socoteală despre descoperirile sale şi a primi ordine pentru o nouă expediţie. Condus la Barcelona, a fost eroul unei primiri

emoţionante. După ce a asistat la un *Te Deum lauda-mus*, regele şi regina l-au copleşit cu onoruri şi favoruri.

În acelaşi timp cu confirmarea tratatului de la Santa Fé, suveranii i-au înmânat, pe 20 mai 1493, însemnele nobleţii. Blazonul său cuprindea în primul flanc castelul din Castilia, pe un fond de cuarţ roşu; în al doilea, leul, însemnul regatului Leon, purpuriu pe fond argintiu, cu limba de cuarţ verde; pe al treilea, valurile albastre presărate cu insule de aur; al patrulea flanc le era rezervat „armelor Domniei voastre, pe care aveţi obiceiul să le purtaţi".

Columb, foarte încurcat, pentru că nu purtase niciodată arme, deşi lăsase să se înţeleagă contrariul, a prezentat un ecuson din cele mai fanteziste, compus dintr-o bandă azurie, tăind în diagonală, de la dreapta la stânga, fondul auriu.

Originile plebeiene ale lui Cristofor Columb nu-i inoculaseră respectul absolut pentru blazon, aşa că l-a modificat mai târziu, naiv şi pueril, pe cel care-i fusese dat. Pe frontispiciul original, construit sub ochii săi la Sevilla, în 1502, a aranjat imaginile în felul său: câteva culori au fost modificate, pentru a-i da un aspect regal. Leul este maroniu, fără limbă verde; în al treilea flanc, insulelor le-au fost adăugate coastele unui continent, iar în al patrulea sunt cinci ancore de aur pe fond azuriu, emblema amiralului din Castilia, în timp ce însemnele armelor sale sunt în vârf, într-un ecuson întors invers.

În ceea ce priveşte deviza pe care toată lumea o cunoaşte, „Por Castillo y por Leon, Nuevo Mundo hallo Colon (Pentru Castilia şi pentru Leon, Columb a găsit Lumea Nouă)", dacă Amiralul Oceanelor visa poate la ea, nu a cunoscut-o niciodată şi mai puţin a

avut cunoştinţă despre transformarea ulterioară a lui „hallo” (a găsit) în „dio” (a dat).

Columb era celebritatea zilei şi a trebuit să suporte oboseala şi obligaţiile întrebărilor, primirilor, serbărilor; unii îl invitau din curiozitate şi ca mărturie a admiraţiei lor sincere, alţii din snobism, pentru a le prezenta invitaţilor pe omul momentului. Femeile îi făceau complimente, copiii îl priveau cu uimire, puţin descumpăniţi de a-l vedea îmbrăcat ca toată lumea, rară pene de papagal sau de vultur pe cap şi fără inel în nas.

La serbarea solemnă dată în cinstea lui de Eminenţa sa, Marele Cardinal de Mendoza, s-a petrecut incidentul cu oul, prea cunoscut pentru a-l relua. Banchetul a avut loc, cu siguranţă, poate şi povestea cu oul, în orice caz nu este o invenţie a lui Columb. Înainte de 1493, „gluma” circula, fiindu-i atribuită unuia din cei mai vestiţi pictori, Brunelleschi, mort în 1444, după ce a construit, între alte minuni, Santa Maria del Fiore şi palatul Pitti din Florenţa.

Descoperirile lui Columb au generat complicaţii diplomatice între Portugalia şi Regatul Castiliei. O bulă a papei Martin V dăduse coroanei Portugaliei toate pământurile pe care avea să le descopere de la Capul Bojador până în Indii, iar regele şi regina Castiliei se angajaseră în 1479 să respecte aceste drepturi. Regele Portugaliei, Join H, pe baza acestui document, a început negocierile cu Ferdinand, care ameninţau să se prelungească, fiecare ţinând la „punctul său de vedere”.

La acea vreme, Papa juca rolul de arbitru al naţiunilor, iar Regii Catolici refuzau să îi înfăţişeze vreo plângere, cu atât mai mult cu cât Alexandru VI, născut la Valencia, fusese supus al Aragónului. Sfântul Părinte.

pe 4 mai 1493, prin bula *în coena Domini* a pus capăt discordiei, trasând o linie imaginară „de la Polul Nord la Polul Sud, trecând la 100 de leghe vest de Insula Flores” (Azore). Tot ceea ce se găsea la vest de această linie trebuia să-i revină Spaniei, tot ceea ce era la est – Portugaliei.

După cum remarca profesorul belgian L. Lagrange, această linie trecea chiar prin punctul de declinare 0° al acului magnetic, pus în

evidenţă pentru prima dată de Columb. Cum Papa, înainte de a-şi da verdictul, corespondase cu Marele Navigator, acesta i-a atras atenţia asupra bizarului fenomen. Aşa se explică alegerea, de altfel arbitrară, de a trasa linia la 100 de leghe vest de Azore.

În sfârşit, pe 7 mai 1494, regii celor două naţiuni s-au înţeles şi au fixat linia de demarcaţie la „370 de leghe mai la vest”, ceea ce avea să le permită portughezilor, şase ani mai târziu, să profite de descoperirile lui Cabral. Acest navigator, ocolind Capul Bunei Speranţe pe la vest, ca urmare a sfatului lui Vasco da Gama, pe 22 aprilie 1500, debarcând la Itacolumo (Brazilia), ar fi descoperit din întâmplare America dacă nu ar fi făcut-o Columb înaintea lui.

Perioada scursă de la întoarcerea caravelei *Nina* la Paloş până la plecarea din Cádiz a celei de-a doua expediţii a fost epoca de glorie a lui Columb; popularitatea lui a durat exact cinci luni şi zece zile.

Columb împreună cu regele Ferdinand şi regina Isabella

A DOUA EXPEDIŢIE

Pregătirea rima expediţie a lui Cristofor Columb a devenit cunoscută în Europa graţie unui tipograf din Barcelona, care a imprimat în patru pagini, in-folio, scrisoarea amiralului către Luis de Santan-gel, intendentul-şef al regelui şi reginei. Această scrisoare se încheia cum ar putea să se încheie unul din rapoartele din zilele noastre: „Întocmit pe cara-velă, în dreptul Insulelor Canare, pe 15 februarie 1493”. O addenda de câteva rânduri, scrisă pe 4 martie, ne înştiinţează că a fost trimisă „de aici, din portul Lisabona”. Publicaţia din Barcelona a fost reimprimată în format in quarto în acelaşi an, în Spania.

COLECŢIA CUCERITORII

Puţin după aceea, un anume Leandro Cosco traducea în limba latină o altă scrisoare, redactată aproape în aceiaşi termeni, trimisă de Columb lui Don Raphael Sánchez, trezorier al „invincibililor regi ai Spaniei, Fer-dinând şi Isabella”. Această traducere a fost tipărită la Roma în 1493 de Eucharius Argenteus, apoi de oficinele din Paris, Bale, Angers. Au urmat ediţii în italiană şi în germană. Lucru ciudat, scrisoarea lui Cristofor Columb nu şi-a găsit un editor în Anglia, unde există mulţi oameni preocupaţi de aventurile pe mare.

Scopul celei de-a doua expediţii a venit de la sine, ea trebuia să continue descoperirile şi să le pună în valoare pe cele făcute.

Columb ar fi putut găsi scuza vârstei sale înaintate ca să se limiteze la a se bucura de celebritatea sa, de situaţia dobândită, de avantajele pe care aceasta ar fi continuat să i le dea. Dacă ar fi fost aşa cum au vrut unii să-l prezinte, poate că ar fi plecat ca guvernator pe „insulele descoperite în Indii”, lăsându-le altora riscurile unor noi explorări. Dar nicio clipă nu s-a gândit la vreuna dintre cele două soluţii.

Columb era un marinar, un explorator, un idealist, iar visul pe care îl urmărea îl domina. Viaţa lui dinainte de 1492 pare s-o dovedească, viaţa de după 1493 o afirmă. Căutarea aurului nu este pentru el o cale de acces către glorie, ci un mijloc de a-şi îndeplini opera. Mimând viciul, pentru a-şi juca mai bine rolul, vrea să se convingă pe sine însuşi că acesta-i este scopul. Faptul explică lipsa de înţelegere a unora şi ura altora.

Un explorator de nivel mai modest se plângea în urmă cu câţiva ani de primirea rece a unui om cu obligaţii faţă de familia sa, care ocupa o poziţie înaltă. „Prin urmare – i-a răspuns interlocutorul, unul dintre

marii savanţi ai epocii noastre – nu-l cunoaşteţi pe D… şi pe cei ca el? Aţi făcut ceva prin propriile forţe şi se vorbeşte despre dumneavoastră; aţi muncit dezinteresat şi agravaţi situaţia, vrând s-o luaţi de la capăt! D… nu vă va ierta niciodată şi nu vă va considera decât un imbecil sau un intrigant”.

Deci, abia întors, pe când aclamaţiile încă răsunau la trecerea lui, Columb pregătea deja trimiterea unei flote în Indii, asigurându-şi a doua expediţie.

La scurtă vreme după ce *Nina* sosise, a fost fondat „Oficiul Indiilor”. Este un obicei ca la terminarea marilor războaie să fie întemeiate astfel de agenţii; unele fac adevărate servicii, altele permit găzduirea „convenabilă” a funcţionarilor dacă nu au unde să stea.

Don Juan Rodríguez de Fonseca, arhidiacon de Burgos, a fost desemnat în fruntea nou înfiinţatului oficiu; era considerat un excelent administrator, care dorea să-şi satisfacă gustul pentru lux.

„În sălile somptuoase şi sobre ale palatului din Sevilla, regii, consilierii şi Don Juan de Fonseca elaboraseră legile ţinuturilor îndepărtate pe care le cunoşteau la fel de bine ca şi pe stele…

Convertirea locuitorilor la sfânta religie catolică, dreptul castilienilor de a se stabili în insule, asigurarea monopolului comerţului Coroanei, evidenţa minuţioasă a tuturor manifestărilor vieţii – iată regulile pe care suveranii i le înmânau descoperitorului1. Am adăuga genialului visător.

Columb nu a pierdut timpul, nici măcar nu şi-a luat echivalentul unui „concediu pe caz de boală” clasic, pentru că, după ce se întorsese în martie, era gata să plece din nou în septembrie.

1) André de Hevesy, *Cristophe Coulomb ou l'Heureux génois*, ed. Emile-Paul frères, Paris, 1927.

COLECŢIA CUCERITORII

De această dată, totul a mers uşor. Oameni şi mijloace i se ofereau din abundenţă, nu exista nicio altă dificultate în afară de cea a alegerii. Cine nu voia să plece, la urma urmei, în căutarea aurului? Să nu uităm că Spania tocmai ieşise din lupta îndelungată şi grea cu maurii. Vistieria statului era aproape goală, viaţa era scumpă, unii sărăciseră, alţii se îmbogăţiseră. Niciodată nevoia de petreceri, de plăceri, de cheltuieli de lux nu fusese atât de acută. Morala şi scrupulele erau considerate apanajul cam ridicol al bătrânilor demodaţi. Era nevoie nu de bogăţia pe care o aducea munca asiduă, ci de resurse câştigate rapid, şi iată că acolo aurul putea fi întors cu lopata, aur pur, aur brut, aurul sălbaticilor! Toţi aveau certitudinea existenţei lui – cu excepţia lui Columb, care spera acest lucru, pentru finalizarea misiunii sale ideale şi pentru a avea un pretext de a continua şi de a-şi păstra autoritatea – poate în afară de regină, care socotea, pe bună dreptate, că valoarea unui pământ nu constă în minele sale.

Ducele de Medina Sidonia i-a înmânat din proprie iniţiativă navigatorului cinci milioane de maravedí pentru cheltuielile expediţiei. Bunurile evreilor proscrişi au furnizat restul, iar o parte dintre ele, convertită în numerar, i-a fost vărsată lui Juanoto Berardi, armatorul care echipa la Cádiz flota destinată acestei întreprinderi.

Această flotă număra şaptesprezece vase, dintre care paisprezece caravele şi trei carace. Efectivul se ridica la 1.200 de oameni, fără a-i socoti pe cei îmbarcaţi clandestin. Această cifră era constituită din 500 de marinari, dintre care 17 căpitani, evident, de pe vasele de coastă, care aveau să întreprindă prima lor călătorie de cursă

lungă şi 700 de lucrători şi hidalgos. „Hidalgo” înseamnă „fiul cuiva”, ceea ce nu implică niciun merit personal.

Cai, câini de vânătoare, vite şi alte animale abia au putut fi înghesuite pe vase; în afară de alimente, încărcătura se compunea din grâne, plante medicinale, materiale de construcţii şi obiecte de schimb, precum oglinzi, sticlărie, pânze de diferite culori, etc.

Columb era însoţit de părintele reverend de Marchena, vechiul său prieten de la mănăstirea Rabida, venit în calitate de cosmograf şi astronom. Unii au exploatat acest fapt, pentru a încerca să demonstreze lipsa de competenţă a amiralului! Ar fi la fel de ridicol ca şi a acuza lipsa de oameni a lui Dumont d'Urville – ca să nu cităm decât un şef de expediţie – pentru că Statul său Major cuprindea ingineri hidrografi.

Juan de la Cosa, faimosul cârmaci basc de pe *Santa Maria*, în timpul primei expediţii, s-a îmbarcat din nou alături de vechiul său comandant. Respectul care îi unea este astfel dovedit şi un fapt va demonstra, câţiva ani mai târziu, că această a doua colaborare nu a schimbat cu nimic sentimentele cârmaciului.

Am remarcat că, în 1492, niciun om al Bisericii nu fusese îmbarcat şi ni s-a părut a fi pe bună dreptate. De această dată, 12 misionari au plecat în Indii, avându-l în frunte, din nefericire, ca mare vicar apostolic, pe părintele Boyl, călugăr cu scopuri mârşave, cu spirit îngust şi crud, ca toţi cei mărginiţi, indiferent de gruparea din care fac parte.

În sfârşit, Giacomo, ultimul născut dintre fraţii amiralului, al cărui nume a fost schimbat în Diego, a plecat şi el. Dărăcitor de meserie, s-a instruit cu perseverenţă şi a lăsat, mai târziu, amintirea unui literat inteligent şi blând, foarte credincios şi bun până la sfinţenie.

Columb şi-a instalat drapelul şi felinarul de la pupa pe *Mangalante*, vasul cel mai puţin rapid al flotei, fără

Îndoială pentru a asigura o anumită viteză de înaintare a vaselor, obligându-le să-şi regleze viteza după a lui, iar pe 25 septembrie 1493, totul fiind pregătit, cele 17 vase au ridicat ancora din Cádiz.

Această a doua expediţie ne-a fost făcută cunoscută prin intermediul a două relatări. Una a fost scrisă în latină de Pietro Martire d'Anghiera, născut în 1455 la Arona, pe lacul Maggiore, într-una din cele mai ilustre familii din Milano, mort la Granada, în Spania, către 1526; nu participase la călătorie şi povestea lucrurile aşa cum le auzise. Cealaltă a a fost redactată de Chanca din Sevilla, numit prin ordonanţa din 23 mai 1493 medic al escadrei lui Columb, apoi, prin scrisoarea din 24, notar în Indii, care a trimis, prin vasele din Torres, la sfârşitul lui ianuarie 1494, un fel de raport membrilor Consiliului de canonici din Sevilla. Cele două povestiri nu se contrazic, dar cea a doctorului, martor ocular, e luată drept punct de referinţă. Din nefericire, niciuna nu a fost scrisă de un marinar propriu-zis astfel că, din punctul nostru de vedere, detaliile tehnice lipsesc şi suntem obligaţi, în cea mai mare parte a timpului, să le ghicim sau să le presupunem.

Traversarea oceanului

Escadra, ca şi caravelele primei expediţii, s-a îndreptat mai întâi spre Insulele Canare. După două zile cu vânt bun, urmate de 48 de ore de calm, a mai fost nevoie de încă două zile pentru a ajunge la Gran Ca-naria, unde au poposit 24 de ore, pentru a repara unul dintre vase, care avea o fisură, încă 4 – 5 zile au fost

necesare, ca urmare a lipsei de vânt, pentru a ajunge la Gomera, unde s-au aprovizionat cu alimente, lemne şi apă. În sfârşit, au ajuns la Insula Hierro, unde au cumpărat opt porci, cu 4, 50 franci bucata, animale interesante care au ajuns astfel în Lumea Nouă

Plecarea din Canare a avut loc în ziua de 13 octombrie. Columb era prea sincer în credinţa lui pentru a fi superstiţios, aşa că nu se temea nici de ziua de vineri, nici de 13. Nici data plecării, la o zi după aceea a primei lui debarcări în Indii, nu pare să fie altceva decât o coincidenţă.

Traversarea, favorizată de vântul regulat, a fost excelentă. Dacă prima dată Columb urmaşe drumul spre vest, aproape de paralela de 28° latitudine nordică, vrând, de această dată, să ajungă la insulele situate mai spre sud şi puţin mai la vest, care-i fuseseră indicate de indieni, a ales o traiectorie spre vest cap sud-vest, jumătate spre sud care, din punctul său de plecare situat pe paralela de 28° latitudine

nordică, l-a dus în punctul de sosire situat la 15C30 latitudine nordică. Astfel, a navigat exact prin centrul zonei de acţiune a alizeelor de nord-est, iar „în prima duminică de după Ziua Tuturor Sfinţilor, pe 3 noiembrie, cu puţin înainte de răsărit, un cârmaci al vasului amiralului, a strigat: – Veşti bune, ţinem pământul!” Relatarea lui Chanca, reprodusă de Navarette, traduce „tenenos tierra” cu „avem pământul”. Am preferat cuvântul „ţinem”, traducerea literală din limba spaniolă, pentru că expresia se foloseşte şi în zilele noastre printre marinari şi de multe ori aud strigându-se, pe puntea navelor noastre: „ţinem pământul” sau chiar „de data asta, ţinem bine pământul”.

Chanca adaugă: „Cârmacii escadrei au numărat, de la Insula Hierro până la primul pământ, unii 800 de

leghe, alţii 780” şi remarcă, pe bună dreptate, că „diferenţa nu era mare”. Aceste constatări dovedesc din nou abilitatea extraordinară a marinarilor de atunci în evaluarea vitezei.

Distanţa parcursă în linie dreaptă de escadra lui Cristofor Columb de la Insula Hierro până în arhipelag era de aproximativ 2450 de mile marine actuale, cu vreo 550 mai puţin decât în prima călătorie, şi a fost străbătută într-o perioadă destul de scurtă, de douăzeci şi patru de zile, cu caracele încărcate, care întârziau mersul caravelelor.

Arhipelagul Caraibilor

Insulei pe care a văzut-o, Columb i-a dat numele Dominica, pentru că a fost descoperită într-o duminică, poate şi pentru că era numele tatălui său. În aceeaşi zi, au zărit alta, denumită Mangalante, de la numele navei amiralului, „apoi, în cursul zilei, au numărat alte şase”. Au debarcat chiar atunci pe Mangalante cu protocolul obişnuit pentru a lua în posesie întreg arhipelagul; a doua zi au ajuns pe Guadelupa, unde au făcut cunoştinţă cu băştinaşii canibali despre care Columb îi auzise atât de mult vorbind pe indienii de pe Española, fiind profund uimit de obiceiurile lor.

Chanca ne dă amănunte despre modul de viaţă foarte ciudat al acestor antropofagi, iar Sébastien Mun-steri, în lucrarea *Cosmographie Universelle*, din 1552, le confirmă şi le completează. Nu putem jura că sunt absolut exacte; oricum, datele oglindesc gustul pentru ordine şi prevedere al băştinaşilor.

Prietenul nostru, căpitanul de vas Capronnier, ne asigura, în orice caz, că aceste precauţii nu au fost luate şi de antropofagii pe care i-a întâlnit în Noua Caledonie. Este adevărat că obiceiurile variază, ca şi gusturile, fiindcă, spre deosebire de caraibieni, neocaledonienii preferau carnea de femeie celei de bărbat, ficatul fiind considerat o delicatesă.

Chanca şi Sébastien Munsteri spun că în Indii, după un raid victorios la vecinii lor, băştinaşii mâncau morţii imediat, apoi alegeau prizonierii. „Cei care au barbă sunt tăiaţi în două, măruntaiele şi membrele sunt mâncate, restul se sărează şi se usucă, aşa cum facem noi cu jamboanele şi cu carnaţii. Tinerii sunt îngrăşaţi ca şi curcanii. Femeile tinere sunt păstrate ca să nască”. Am spune „ca să asigure şeptelul”, pentru că băieţii lor deveneau, la rândul lor, provizii, iar fetele reproducătoare. Bătrânele erau folosite ca servitoare, criza de mână de lucru fiind înlăturată cu uşurinţă. După ce carnea de pe oasele victimelor era mâncată, din ceea ce rămânea erau construite vârfuri pentru săgeţi; astfel, nimic nu se pierdea.

Ne vom abţine, ca să nu deviem prea mult de la subiect, să insistăm asupra speculaţiilor la care aceste revelaţii asupra „omului naturii” pot da naştere, în mintea celor mai puţin preocupaţi de aplicaţiile practice decât predispuşi să filosofeze, mai ales atunci când pericolul de a deveni un participant pasiv, sau chiar activ, este înlăturat. Spiritele care cultivă paradoxul vor admite că războiul între canibali, privit din acest punct de vedere, capătă o întorsătură raţională, pentru că alimentarea devine singurul lui scop. Luptătorii neavând niciun interes să-şi jefuiască proviziile viitoare, masacrul este limitat şi nu ne putem teme de imperialism, în urma

COLECŢIA CUCERITORII

anexărilor, nu se pune problema procurării de resurse de hrană proporţionale cu numărul populaţiei.

Dar să lăsăm aceste „utopii paradoxale”, pentru a ne întoarce la realitate.

După ce a părăsit Guadelupa, amiralul, îndreptându-se către nord-vest, ajutat şi de vânturile ce băteau dinspre est, a descoperit o mulţime de insuliţe şi a acostat la ţărmul câtorva dintre ele, cea mai importantă fiind Porto Rico.

J întoarcerea la Española

Fără întârziere, ceea ce dovedeşte că exploratorul îşi fixase bine poziţia primelor pământuri descoperite, ca şi a următoarelor, escadra a ajuns pe 22 noiembrie la Insula Española, debarcând puţin mai la sud faţă de punctul său de plecare din prima expediţie.

Pe 27, după ce a recunoscut Monte-Cristi, pe care l-a arătat însoţitorilor săi, Columb a ajuns curând în faţa fortului Navidad.

Garnizoana lăsată acolo cu zece luni în urmă avea armament în dotare, dar cele două salve de tun trase de pe vas au rămas fără răspuns. Debarcând, au constatat că tabăra fusese transformată în cenuşă şi au găsit, peste tot, numai cadavre. Prima încercare de colonizare a Lumii Noi fusese un dezastru; indienii îi masacraseră pe toţi.

Şeful indian Guacanagari, prietenul de la început al coloniştilor, le-a povestit că măcelul fusese provocat de un rege mai puternic decât el, Caonabo. Pretindea că el însuşi fusese rănit la coapsă, în încercarea de a-i apăra

pe creştini, dar doctorii nu au putut constata adevărul afirmaţiilor sale. Părintele Boyl a cerut ca Guacanagari să fie executat imediat. Amiralul s-a opus, argumentând că era mai bine să-şi păstreze un aliat, atâta vreme cât trădarea nu-i fusese dovedită. Se ştie, de altfel, cu siguranţă că masacrul „copiilor Cerului”, cum îi numeau indienii pe europeni, s-a datorat faptului că aceştia se comportaseră ca nişte „demoni ai Meniului”, jefuind, violând şi ucigând. Se făcuseră urâţi de indieni, iar neînţelegerile iscate chiar în rândurile lor i-au transformat într-o pradă uşoară.

Cu Guacanagari au fost reluate bunele relaţii. Vizitând corăbiile, el a fost speriat la vederea cailor care, împreună cu câinii de vânătoare, au provocat mare groază băştinaşilor, dar i-a ajutat să evadeze pe câţiva caraibieni antropofagi ce au cucerit încrederea şefului indian.

Columb s-a hotărât să construiască un oraş, la aceeaşi distanţă spre est de Monte-Cristi ca şi Navidad la vest, iar pe 6 ianuarie 1494, cea de a doua aniversare a victoriei creştinătăţii la Granada, marea slujbă a fost celebrată la Isabela, în prima capelă a Lumii Noi.

Totuşi, nemulţumirile nu au întârziat să se arate printre hidalgos şi marinari. Erau nevoiţi să muncească, în timp ce ei veniseră cu gândul că nu trebuia decât să se aplece pentru a aduna aurul. Starea

generală a sănătăţii se şubrezea, agravată şi de alterarea unei mari părţi a proviziilor aduse. Expediţia fusese dotată cu ceea ce mai rămăsese din stocurile de război, iar controlorul general Juan de Soria, însărcinat cu această misiune, nu şi-o îndeplinise cu o cinste desăvârşită.

Columb s-a hotărât să trimită înapoi douăsprezece corăbii cu produse de pe insulă şi mai mulţi nemulţumiţi, printre care se număra şi părintele Boyl. El

COLECŢIA CUCERITORII

t fusese principalul instigator la discordie, prin caracterul său; dacă sacerdoţiul l-ar fi îndreptăţit să fie un preot al bunătăţii şi înţelegerii, a rămas, în schimb, cunoscut drept preotul războiului.

Rota a plecat pe 12 februarie 1494, sub comanda guvernatorului oraşului Isabela, Antonio de Torres, numit căpitan pe*Mangal ante*.

Amiralul îi încredinţase o scrisoare acestui ofiţer pentru Regii Catolici în care, după ce le dădea socoteală despre ceea ce înfăptuise, le supunea Maltei lor aprobări hotărârile, planurile şi dorinţele sale şi le înfăţişa plângerile împotriva furnizorilor de hrană şi a celor care-i ascunseseră problemele cailor livraţi. Din fericire, originalul acestei scrisori a fost păstrat. Ea este împărţită în douăzeci şi patru de capitole, iar răspunsul suveranilor este însemnat pe marginea fiecăruia.

De o mare claritate, ea atestă realele calităţi administrative cu care era înzestrat Columb, calităţi contestate de unii.

Răspunsurile Alteţelor lor sunt, unele, foarte scurte, de genul: „A făcut bine” sau „Este bine, astfel trebuia să facă”; altele mai lungi, intrând în amănunte şi confirmând că i-au fost transmise lui Fonseca ordine prin care să fie îndeplinite cererile lui Columb; cele referitoare la reproşurile pentru viclenia celor ce l-au aprovizionat mărturisesc mânia suveranilor şi conţin promisiunea de a-i pedepsi pe vinovaţi. Toate, cu excepţia unuia singur, mai rezervat, sunt clar aprobatoare şi favorabile.

Atingem acum un punct delicat al istoriei lui Columb, căci detractorii săi, închizând ochii asupra a ceea ce nu se poate, totuşi, neglija, profită de el, pentru a despica firul în patru. Procedeul, nu prea elegant, va genera dezordinea ideilor acestor avocaţi părtinitori.

CRISTOFOR COLUMB

Columb îi anunţa pe suverani că avea să trimită în Spania „bărbaţi, femei, băieţi şi fetiţe" canibali. „Alteţele lor vor putea să-i dea în grija unor persoane care vor fi capabile să-i înveţe limba, luându-i în serviciu, supraveghindu-i mai mult decât pe ceilalţi sclavi, ca să înveţe unii de la alţii… astfel vor renunţa la obiceiul lor barbar de a-şi mânca semenii… înţelegând limba spaniolă, vor primi mai repede botezul şi îşi vor asigura salvarea sufletului. Apoi, le vom face bine şi altor popoare, care nu săvârşesc astfel de cruzimi, când vor vedea ca noi i-am luat prizonieri pe cei care le fac rău şi de care se tem atât de mult…" La toate acestea, Alteţele lor au răspuns: „Este foarte bine, iar amiralul trebuie să facă astfel".

Dar în paragraful următor, Columb le propune suveranilor să trimită în fiecare an în Indii un număr suficient de mare de caravele „pentru a duce acolo turme de animale şi lucruri, pentru a trage foloase de pe urma pământurilor. Aceste turme vor fi vândute la preţuri potrivite pentru localnici, care pot să plătească şi în sclavi, aleşi dintre canibali, oameni înspăimântători, gata de orice, bine proporţionali şi foarte inteligenţi care, când îşi vor pierde instinctele crude cu care s-au obişnuit, vor fi mai buni decât oricare alţi sclavi. Alteţele lor vor stabili drepturile de vânzare la sosirea lor în Spania".

Cristofor Columb, guvernator al Indiilor, le propunea regilor să organizeze comerţ cu indienii, în profitul vistieriei statului. Este un lucru abominabil! Faptul că acest contingent de sclavi trebuia să fie ales dintre canibali nu scade cu nimic, în ochii noştri, oroarea proiectului expus cu răceală.

COLECŢIA CUCERITORII

Totuşi, cei care îl acuză pe Columb nu merg mai departe: nu numai împotriva lui, ci împotriva unei bune părţi din Europa acelei epoci trebuia să-şi îndrepte tunetele şi fulgerele iar, în secolele care vor veni, împotriva întregii Europe. Columb, prin propunerea sa, fără a încălca obiceiurile timpului său, arăta doar că încerca să tragă toate foloasele posibile de pe urma ţinuturilor descoperite. Poate, dacă nu s-ar fi gândit să folosească aceste surse puţin mai deosebite, ar fi fost acuzat de nepricepere şi delăsare!

La sfârşitul secolului XV, sclavia exista în Europa, mai ales în ţările mediteraneene, unde sarazinii prindeau femei şi bărbaţi pentru

a-i vinde în pieţele lor. Creştinii – spanioli, portughezi, italieni – le-au răspuns cu aceeaşi monedă, transformându-i în sclavi pe musulmanii prizonieri de război, iar piraţii ce navigau sub semnul Crucii practicau cu mare succes acest trafic de bani şi oameni. Pe de altă parte, portughezii, fără să fie împiedicaţi de nimeni, luau în sclavie negri din Guineea, însuşi Juan de Fonseca, preşedintele Oficiului Indiilor, avea opt sute de sclavi!

Spaniolii şi portughezii au fost ultimii care au făcut negoţ cu sclavi pe Bătrânul Continent, după cum au fost primii care au purtat obiceiul în Lumea Nouă. Las Casas organiza acest trafic în mod regulat, de la începutul secolului XVI şi, după ce s-a numărat printre cei mai indignaţi de tratamentul la care Columb dorea să-i supună pe indieni, a propus şi a primit aprobarea pentru comerţul cu negri, pentru lucrul în mine şi exploatarea pământurilor. Englezii, olandezii şi francezii au urmat acest nefericit exemplu.

Acuzatorii amiralului din secolul XV ar fi, poate, mai puţin indignaţi dacă şi-ar aminti că Anglia a abolit sclavia şi comerţul cu sclavi abia în 1833, că a fost gyg-rx

Harta locală a celei de-a doua expediţii

COLECŢIA CUCERITORII

nevoie de instaurarea Republicii în Franţa, în 1848, după propunerile ducelui de Broglio în 1843 şi de intervenţiile lui Arago, Agenor de Gasparin, Wallon şi Victor Schoelcher, pentru a se ajunge la acelaşi rezultat. Şi nu ar trebui să uite că emanciparea negrilor a început în 1884, în Brazilia, graţie împăratului Don Pedro şi a fost încheiată doar în 1890. Şi abia după războiul hispano-american din 1898 sclavia a fost abolită definitiv în Cuba.

Dacă, în 1494, Cristofor Columb era de condamnat fiindcă milita pentru negoţul cu sclavi, să mărturisim totuşi că poate fi iertat; dacă ar fi acţionat altfel, ar fi meritat acea sanctificare cerută de admiratorii prea entuziaşti, pe care echilibrul o refuză, numindu-l om de geniu, dar nu sfânt.

Regii Catolici, deşi am fi dorit-o, nu au răspuns propunerii cu strigăte de indignare, ci doar au scris pe margine: „Deocamdată se amână, până ce vor fi propuse alte mijloace; amiralul va trebui să ne scrie ce crede despre acest subiect”. Este frumos să sperăm că, aşa cum afirmă unii cronicari, această restricţie a fost dictată de inima reginei

Isabella, care ar fi dat astfel o nouă dovadă de generozitate, bazată pe sentimente umanitare înaintate pentru epoca sa.

Odată plecată flota comandată de Antonio de Tor-res, Columb a început să-şi pregătească plecarea pentru explorarea pământurilor necunoscute şi, în timp ce vasele erau armate, a întreprins o călătorie pe insulă. Acolo a descoperit o mină bogată de aur, în apropierea căreia a construit un oraş. I-a dat numele San Toma, în amintirea acelora care au vrut să atingă mai întâi cu degetul preţiosul metal pentru a se convinge de existenţa lui.

Cristofor Columb descoperă Jamaica şi explorează coasta de sud-vest a Cubei

Pe 24 aprilie, Cristofor Columb ridică ancora pe *Santa Clara*, care nu era alta decât micuţa *Nina* cea glorioasă din prima expediţie, alături de *San Juan* şi *Cordera*. Aceste trei corăbii erau caravele de mici dimensiuni, amiralul rămânându-i fidel principiului că acest tip de vas era cel mai potrivit pentru explorările de coastă. Cincizeci de marinari îl însoţeau, printre care şi credinciosul Juan de la Cosa. A lăsat în oraşul Isabela vasul *Gallega* şi o altă corabie, probabil *Capitona*.

Plecând, Columb nu mai putuse rezista în faţa pasiunii sale de a descoperi şi a curiozităţii de marinar. Istoria lumii nu se poate plânge de această hotărâre, dar guvernatorul Indiilor nu ar fi trebuit să-şi părăsească tabăra.

Anotimpul era încă prielnic, iar caravelele, profitând de vântul bun, au înaintat de-a lungul coastei sudice a Cubei, au intrat în rada portului Gutamano, au străbătut coasta de nord a Jamaicăi, au trecut prin portul Santa Gloria şi au ajuns, în sfârşit, la Puerto Bueno, unde au ancorat. Apoi au urcat spre Cuba şi s-au strecurat printre un arhipelag de insuliţe şi recife şi coasta sud-vestică. Columb a trecut astfel printr-o mulţime de insule mici şi, uimit de vegetaţia luxuriantă, de roiurile de fluturi şi de stolurile de păsări, de „ţestoasele migratoare", le-a denumit „Grădinile Reginei".

La jumătatea lunii iunie, a ajuns la latitudinea Insulei Pinos şi atunci, contrar părerii sale din 1492, a fost

convins că Insula Cuba era, de fapt o parte a marelui continent Asia. A luat-o în posesie şi, în faţa notarului Fernand Pérez de Luna,

toţi au jurat că-i împărtăşeau convingerea. Printre altele, se specifica: oricui ar pretinde, mai târziu, contrariul, i se va tăia limba şi va fi pus să plătească o amendă de 10.000 de maravedí, dacă era ofiţer, sau va primi o sută de lovituri de bici, dacă era un simplu marinar.

Să fi fost o ameninţare serioasă sau o simplă formulă, aşa cum se mai obişnuieşte, în zilele noastre, să se spună „să mi se taie limba dacă vă mint”? în orice caz, nu a fost niciodată pusă în aplicare. Dar, dacă ar fi fost dusă la îndeplinire, nici nu era de mirare; în acele vremuri grele, prima şi cea mai blândă pedeapsă pentru frauda fiscului era ca vinovatului să i se taie urechile. Dacă metoda ar mai fi folosită, cu siguranţă că moda pieptănăturilor cu urechile acoperite ar reveni.

Nu trebuie să fii un apologist al lui Columb pentru a-i ierta greşeala. Este de ajuns să-ţi arunci privirea pe o hartă pentru a vedea că numai 105 mile lipsesc pentru a vorbi despre Cuba ca despre o parte din continent, şi că ar fi fost de ajuns 90 de mile pentru ca Florida să fi fost o insulă.

Este regretabil, totuşi, că amiralul nu şi-a continuat drumul, căci, cu 100 de mile spre vest ar fi atins extremitatea Cubei iar, după încă 105 mile, dacă nu ar fi fost împins de curenţi în Golful Mexic – ceea ce, poate, era şi mai bine – ar fi ajuns în peninsula lucatan.

Pe 25 iunie, au hotărât să se întoarcă şi, fără prea mare greutate, au ajuns la Capul Cruz, la nord-vest de Cuba. Pe 18 iulie, s-au întors spre Jamaica, dar timpul trecuse şi Columb s-a trezit în plin anotimp ploios, având de suferit capriciile vremii: ploi, vânturi şi chiar

cicloane. Caravelele, întâmpinând greutăţi de tot felul, în special vânturile care băteau din faţă, s-au găsit puse în situaţii nefavorabile. Au reuşit totuşi, să ocolească Jamaica pe la sud, pe 20 august au ajuns în partea sud-vestică a Españolei, au explorat coasta sudică a acestei insule, iar pe 24 septembrie s-au întors la Isabela venind dinspre est, după o absenţă de cinci luni.

Nu găsiseră nicio mină de aur, dar cei care îi reproşează cel mai mult amiralului că a căutat cu atâta ardoare preţiosul metal evită să spună că, graţie acestei călătorii, a fost descoperită o insulă mare şi bogată şi au explorat mai mult de 1.260 de mile de coastă.

Cristofor Columb, doborât de oboseală, s-a întors la Isabela purtat pe o brancardă, fără cunoştinţă, în timpul acestei explorări, atât

de dificilă, el scria: „Niciodată, pentru nimic în lume, nici pentru aur nici pentru argint, nu îmi voi mai face atâtea griji; căci fiecare zi ce trece, mă apropie tot mai mult de moarte!” Mulţi sunt exploratorii care au scris în jurnalul lor: „Niciodată…” şi totuşi, la întoarcere, nu se gândeau decât la cum să plece din nou cât mai repede! Şi Columb a făcut la fel.

Bartolomeo Columb

Când amiralul şi-a revenit în simţiri, vederea fratelui său, Bartolomeo, debarcat de curând, l-a bucurat. Având un accentuat spirit al familiei, ţinea mai mult ca onorurile şi bogăţiile să fie dobândite de acei membri ai familiei sale pe care îi socotea demni de ele decât pentru sine. Era foarte legat de neam.

COLECŢIA CUCERITORII

Cum se întâmplă adesea, descendenţii din plebei nu sunt chiar cei din urmă oameni. Cel mai în vârstă dintre cei patru fraţi era genial, iar ceilalţi doi care mai trăiau – Giovanni-Pellegrino murise – erau oameni de o valoare incontestabilă. Astfel, graţie virtuţilor bine înrădăcinate de un tată sobru, muncitor, econom şi învăţat, care a ştiut să-şi crească bine copiii, aproape întreaga familie a pătruns în acea clasă intermediară de vază.

Am vorbit despre Diego, care pornise din Cádiz împreună cu Cristofor. Bartolomeo, foarte cultivat, vorbea latina, italiana, portugheza, daneza, engleza şi spaniola, era un cartograf excelent, chiar superior fratelui său cel mare în această artă. Era un om de acţiune, energic, de un curaj atingând temeritatea, ajutat de o forţă fizică ieşită din comun. Atunci când fratele său mai mare ajungea în Spania, în 1488, Bartolomeo pornise spre Anglia, în speranţa de a-i atrage lui Henric VII interesul asupra planurilor lui Cristofor. Neobţinând decât promisiuni foarte vagi, a plecat în 1491 în Franţa, unde s-a ataşat de Madame de Bourbon. Când ştirea descoperirii drumului spre Indii a ajuns la urechile lui Charles Vin, el l-a chemat pe Bartolomeo, i-a dat el însuşi vestea cea bună, i-a dăruit 100 de ecu şi i-a uşurat plecarea spre Sevilla, unde a ajuns după ce fratele său părăsise din nou Spania.

Regina Isabella i-a înmânat scrisori în care îi acorda titluri nobiliare, trei corăbii şi l-a însărcinat să-i ducă lui Columb cadouri preţioase, pe măsura rangului său şi unele lucruri, despre care regina

ştia că i-ar flata gusturile rafinate. Alături de covoare minunate, mobilă de valoare, cuverturi brodate cu efigiile armelor sale, se mai găseau: zece testele de hârtie, mătăsuri fine, apă de trandafiri şi de flori de portocal, provizii şi alte mărunţişuri.

De la sosirea fratelui său, dacă Cristofor a continuat să fie creierul expediţiei, el a devenit mâna dreaptă a amiralului. Dar mâna aceasta era grea şi aspră, căci minunatelor sale calităţi i se adăuga o inflexibilitate a caracterului care-i exaspera pe spanioli, puţin dispuşi să suporte autoritatea unui străin, ale cărui origini obscure le ghiceau. I-a fost, totuşi, de mare ajutor lui Columb, căci, în cele cinci luni în care fusese absent, spaniolii s-au comportat în aşa fel cu băştinaşii încât regelui Căonabo nu i-a fost greu deloc să stârnească o revoltă. Guacanagan i-a dezvăluit amiralului complotul încă de la întoarcerea sa, iar senatorul Ojeda, trimis ca spion, cu multă viclenie şi curaj, l-a făcut prizonier pe Căonabo. Indigenii s-au ridicat la luptă, ameninţând serios colonia, dar au fost învinşi de Bartolomeo, care şi-a impus personalitatea, inspirând respect, în egală măsură, învingătorilor cât şi învinşilor.

Cam în această vreme a fost întemeiat oraşul San Domingo, eveniment care – se spune – a fost rezultatul unei idile. Señor Miguel Díaz omorâse un adversar în duel şi, încălcând astfel ordinele primite, a fugit în satul indienilor, ca să scape de pedeapsă. Acolo a întâlnit-o pe prinţesa Cătălina şi s-au îndrăgostit unul de celălalt. Nobila indiană i-a arătat locul unde se afla o mină de aur, despre care Díaz i-a povestit lui Columb, obţinând, în schimb, iertarea, în apropierea acestui loc a fost înălţată viitoarea capitală a insulei.

Española părea să fi intrat într-o perioadă de pace şi linişte. Dar cele douăsprezece caravele ale lui Antonio de Torres ajunseseră în Spania. Calomniile părintelui Boyl, ale lui Pedro Mărgărit şi ale celorlalţi nemulţumiţi au găsit oameni dispuşi să le asculte cu atenţie, în special Rodríguez de Fonseca, preşedintele Oficiului

Indiilor, şi-a aplecat cu atenţie urechea la ele, mai ales că acest funcţionar, deja ostil lui Columb, tocmai primise, de la suveran, ordinul formal de a-i îndeplini dorinţele.

Opinia publică era împărţită, iar guvernanţii – adică Regii

Catolici – au fost nevoiţi să formeze o comisie de anchetă. Aguado, intendentul Bisericii regale, a fost numit să o conducă. Acesta îi datora mult lui Columb şi, de îndată ce a aflat, regina l-a ales, neglijând, din prea multă bunătate, aspectele psihologice ale problemei. Stă în firea omului să nu poarte cuiva ranchiună pentru serviciile care i-au fost aduse şi, să nu uităm – că mai era la mijloc şi sufletul blestemat al lui Fonseca. El a plecat spre Española cu trei caravele; pe una dintre ele se găsea un tânăr florentin, Amerigo Vespucci, care mergea pentru prima oară în Lumea Nouă, neştiind nimic despre locul unde urma să ajungă, după cum nu bănuia nici rolul pe care numele său avea să-l joace.

Ancheta a fost condusă de Aguado cu atâta viclenie şi aroganţă încât Columb, la capătul răbdării, s-a hotărât să se întoarcă în Spania, ca să se justifice. Bartolomeo, pe care l-a numit *adelantado* (intendent general), trebuia să guverneze în lipsa lui.

Dar un *urican* (cuvânt de la care a luat naştere „uragan” şi pe care indienii îl foloseau pentru a desemna un ciclon) a distrus şase dintre corăbiile aflate în radă, cruţând-o numai pe *Santa Clara*, fosta *Nina*. Din resturile naufragiului a fost construit un alt vas, care a primit numele *India*. A fost prima corabie făcută în întregime şi lansată în Lumea Nouă.

Întoarcerea?

Amiralul s-a îmbarcat pe *Santa Clara*, în timp ce Aguado a urcat la bordul *Indiei*. Cele două corăbii au ridicat ancora pe 10 martie 1496 şi, după o navigare lentă, cu vântul împotrivă, au ajuns la Guadelupa de unde plecarea către Spania a avut loc pe 20 aprilie.

Traversarea a fost foarte lungă şi grea, ţinând seama că vântul bătea din direcţia contrară sensului de deplasare al vaselor.

În această perioadă a anului, între 15° şi 25° latitudine nordică şi până spre 39° longitudine vestică, adică în prima jumătate a drumului lui Columb, se constată o probabilitate extrem de redusă de a întâlni zone cu vânturi favorabile înaintării spre est. Caravelele au avut nenorocul de a întâlni aceste vânturi. Ceea ce părea a fi o favoare când navigau spre Indii a devenit cauza necazurilor lor. Dacă vânturile, bătând fără prea mare putere, ar fi fost chiar de la început contrarii, caravelele ar fi mers spre nord, ocolind, depăşind rapid regiunea cu vânturi în direcţia vestică; dacă este vorba despre vase cu pânze, nu

întotdeauna drumul drept este cel mai scurt. Dar abia când au ajuns la 39° longitudine vestică *Santa Clara* şi *India* s-au îndreptat direct spre nord, împinse până la 35° latitudine. Era, însă, prea târziu, căci depăşiseră 28° latitudine, intrând în zona vânturilor variabile şi, în acest punct, şi calmele, şi vânturile violente sunt frecvente; nici unele, nici celelalte nu i-au menajat.

În cele cincizeci şi una de zile cât a durat această traversare, apa şi alimentele s-au terminat şi a trebuit să

grvs gaas zbvs grwg grvg sevg evg gaag sevg se facă porţii. Unii exaltaţi s-au gândit, se pare, să le-o plătească în acelaşi fel canibalilor, mărindu-şi, astfel, raţiile. Alţii, mai numeroşi, s-ar fi mulţumit să economisească hrana care le revenea indienilor aruncându-i în mare. Niciuna din aceste idei nu a fost pusă în practică. Regele prizonier, Caonabo, a murit pe drum, ca şi o parte din supuşii săi, însă de moarte naturală.

În sfârşit au zărit pământul; punctul estimat cu exactitate, Capul San Vicente, a fost recunoscut, iar pe 1 1 iunie Columb intra în Cádiz.

Caravelă

A TREIA EXPEDIŢIE

Lupta cu birocraţia olumb a reuşit să dezmintă uşor raporturile tendenţioase şi acuzaţiile lui Aguado, dar, dacă îşi păstrase încrederea suveranilor, cel puţin pe a reginei Isabella, şi-a pierdut, în schimb, popularitatea.

Regele şi regina îi recunoşteau pe deplin valoarea de marinar şi de explorator. Au dovedit-o, de altfel, oferindu-i toate mijloacele de a pleca din nou, pentru a-şi continua descoperirile. Aveau, desigur, un merit, pentru că fuseseră dezamăgiţi şi ei de lipsa aurului pe care contau atât de mult pentru a-şi reface bugetul, dar, în ciuda insinuărilor perfide şi a calomniilor, îşi dădeau seama că acea *nuevo mundo*, alipită Coroanei de către amiral, va

ssvg i & aai gasî sevs «nu grwg grvg gâsa ba-i gasî gasg avea, pe viitor, valoare extraordinară. Pe bună dreptate, credeau că regiunile descoperite vor aduce venituri apreciabile şi aveau tot interesul să continue şi descoperirea de noi teritorii, şi căutarea de bogăţii de tot felul pe care acestea le conţineau. Grijilor justificate ale regelui şi ale

reginei, pentru a avea rezultate pe măsura aşteptărilor, li se alătura mulţumirea legitimă pentru gloria care avea să se reverse asupra naţiunii lor. Cuvântul „ştiinţă” nu-şi dobândise, la acea vreme, pe deplin, sensul de azi, dar ar fi nedrept să nu recunoaştem – spre marea lor onoare – că Ferdinand şi Isabella nu erau indiferenţi la beneficiile, în aparenţă platonice, ale lărgirii neaşteptate şi extraordinare a ariei cunoştinţelor umane. Fără îndoială, de aceea, şi poate numai de aceea, şi-au manifestat până la capăt admiraţia şi stima pentru Cristofor Columb.

Din nefericire, sentimentele suveranilor nu erau împărtăşite de opinia publică, iar „monarhii invincibili” erau siliţi să-i facă unele concesii acestei puteri paralele. Se ştia dintotdeauna că descoperirea insulelor necunoscute, cu care legendele sau savanţii spuneau că ar fi presărată Marea Ocean, vor aduce o recoltă de aur uimitoare şi imediată. Mulţi nu aşteptau decât acest lucru de la expediţia lui Columb. Oare nu străbătuse Martin Alonso Pinzón, cel lăudăros şi zgomotos, în 1492, străzile şi cheiurile din Paloş, Moguer şi Huelva, strigând: „Veniţi, prieteni! Porniţi cu noi în călătorie! Vom găsi case cu acoperişuri de aur, veţi fi bogaţi şi fericiţi!”? în anii care au urmat luptei cu maurii, majoritatea celor care formau sau conduceau opinia publică nu s-a mai interesat de descoperirile care aveau nevoie de mai mult timp pentru a da rezultatul aşteptat şi de o muncă asiduă pentru a le îmbogăţi. Cât despre ştiinţă, cei mai mulţi îşi băteau joc de ea. Este potrivit însă, să

menţionăm că, dacă amiralul şi-a pierdut popularitatea de căutător de aur, caracterul poporului spaniol era prea cavaleresc pentru a nu fi păstrat o curiozitate admirativă şi recunoscătoare faţă de curajosul marinar pornit să descopere necunoscutul. Opinia publică nu s-a mai interesat de faptele sale, pentru că nu păreau să aducă nimic nou, dar nici nu le-a condamnat. Vom vedea mai târziu că ea nu va admite să fie blamat.

Gelozia şi invidia care-i măcinau pe anumiţi oameni de la curte – nobili îmbogăţiţi sau scăpătaţi – dăunau intereselor lui Columb şi renumelui său. Dar ele nu puteau să-i împiedice planurile de explorare, pentru că erau agreate de regină, aşa că a treia expediţie a fost hotărâtă.

Mult mai grave şi resimţite din plin de Columb au fost antipatia şi ostilitatea lui Don Juan Rodríguez de Fonseca, preşedintele Oficiului Indiilor pe care el le-a inspirat şi subalternilor săi, funcţionari a căror slujbă le răsplătea fidelitatea şi linguşirea.

Acest personaj important nu se putea înţelege cu Columb. Caracterele celor doi oameni erau la fel de greu de împăcat ca însăşi viaţa de funcţionar cu aceea de marinar, rutina cu acţiunea... Fonseca îşi dorea colonii conduse cu acelaşi spirit disciplinat, regulat, de ordine pedantă cu care îşi ţineau registrele subalternii săi. Supunerea faţă de obiceiurile împământenite şi formulele consacrate i se păreau fundamentale pentru o bună administraţie.

Don Juan de Fonseca, înclinându-se în faţa ordinelor regelui, era hotărât să facă tot ce stătea în puterea lui pentru a le împiedica executarea şi a reuşit.

Columb a cunoscut lupta cu birocraţia; metodele folosite trebuie să fi fost pentru el cu atât mai penibile

şi mai tracasante cu cât, nu numai că avea conştiinţa valorii sale şi a imensei lucrări duse la capăt, dar putea să-şi invoce titlurile şi situaţia înaltă.

A văzut uşierii ridicându-se la apropierea lui, înclinându-se adânc, dar ascultându-l cu răceală. Prin uşa întredeschisă, ca răspuns la anunţarea numelui său, a auzit un glas strigând: „Iar el! Spuneţi-i că sunt plecat, să aştepte, să vină mâine sau să-l primească vreunul dintre şefii de cabinet!” A trecut prin aşteptări interminabile în anticamere; poate a stat chiar şapte-opt ore în şir, în fiecare zi, aşezat pe aceeaşi canapea îmbrăcată în catifea roşie, cu ochii privind maşinal spre aceleaşi tablouri istorice, devenite prietene în aşteptarea menită să-i descurajeze răbdarea.

A văzut înalţi funcţionari ridicând braţele spre cer într-un gest de disperare şi i-a auzit strigând: „Dar, domnule amiral, dacă am accepta această neregularitate în favoarea Domniei-voastre, pentru că aţi descoperit o lume – ce precedent! – ar trebui să li se dea acelaşi lucru altor sute de oameni!” Sau, şi mai rău, cu figura gravă, cu dinţii încleştaţi, cu pumnii strânşi ca în minutul hotărâtor de dinaintea atacului unui duşman periculos, cineva îi răspundea: „Ştiu unde vreţi să ajungeţi: fiindcă aveţi o muncă mai puţin obişnuită, credeţi că

regulamentul nu există! Regulamentul, señor amiral, este un zid de netrecut; sunt aici ca să-l apăr şi nu-l veţi încălca!” Cu timiditate, a invocat voinţa exprimată de suveran şi a aflat că „evident, ordinele lor vor sfârşi prin a fi executate dar, Majestătile lor vrând să neglijeze birocraţia, birocraţia se vede obligată să le dea o lecţie”. Nu a protestat, căci, chiar dacă funcţionarul cinic poate fi schimbat, atmosfera infectă a Oficiului devenise de nerespirat pentru solicitant.

A urmat calea cererii scrise care, de la loja portarului, trecând din birou în birou, se duce şi se întoarce, ca pionii de la jocul de dame, oprindu-se, înaintând puţin sau revenind la punctul de plecare; depăşind obstacolele, sfârşeşte prin a ajunge la gunoi şi atunci totul trebuie luat de la capăt.

Şi mai apar, din când în când, încurajarea prietenului credincios şi puternic, care ştie să obţină ceea ce vrea, consolările emoţionante ale funcţionarului conştiincios şi modest, care, înţelegând valoarea omului şi importanţa operei sale găseşte cererea îngropată într-un vraf de hârtii, o prezintă în favoarea lui şi o lasă să alunece, la momentul potrivit, sub un sigiliu ori sub o pană…

În 1498, Columb a făcut mai mult decât să descopere Noul Continent: a plecat, în ciuda ostilităţii birocratice.

Plecarea şi traversarea

Găsirea de oameni a fost foarte dificilă, trebuind să se folosească tot felul de metode. Regii au dat de ştire că toţi aceia care vor pleca pentru a fi cultivatori în Indii aveau să devină proprietari, la capătul a patru ani. Numai pădurile aflate în concesiunea lor şi metalele pe care le-ar fi găsit urmau să rămână proprietatea statului.

Columb, la fel de utopist, în ciuda experienţei dobândite, a avut ideea nefericită de a recurge la amnistie şi le-a cerut regilor să deschidă închisorile. S-a hotărât să fie graţiaţi condamnaţii la moarte care vor rămâne doi ani în Indii; pedepsele cu închisoarea, în afară de cele pentru erezie, lezmajestate şi falsificare de bani, vor

fi anulate după un an petrecut în Indii; creditorii nu-şi puteau urmări datornicii stabiliţi în noile colonii, în sfârşit, i-au fost încredinţaţi lui Columb toţi criminalii condamnaţi la muncă silnică.

Acest procedeu de colonizare ar fi avut şanse de reuşită, pentru

că englezii l-au folosit mai târziu cu succes în America de Nord şi în Australia, unde era o organizare serioasă, condusă de o mână de fier, dar era sortit eşecului într-o insulă aflată deja într-o stare de semianarhie, astfel că rezultatul va fi jalnic.

Despre cea de-a treia expediţie, deţinem mărturiile a doua scrisori ale lui Columb, prima trimisă de la Es-panola regelui şi reginei, a doua, de la sfârşitul anului 1500, pentru Doña Juana de la Torre, doica prinţului Don Juan.

Pe 30 mai 1498, flota, formată din patru vase de mai bine de o sută de tone şi două caravele pentru care suveranii plătiseră bani grei, a ridicat ancora din San Lucar de Barrameda, a ajuns la Madeira „pe un drum nou, pentru a evita o înfruntare cu vreo flotă portugheză sau franceză care ar fi putut aştepta la Capul San Vi-cente” şi s-a îndreptat spre Insulele Canare. De aici, Columb a trimis direct la Española cele trei vase pe care erau îmbarcaţi deţinuţii şi condamnaţii graţiaţi. Aceste vase erau comandate de Pedro d’Arana de Córdoba, fratele mamei lui Ferdinand Columb, Alonso Sánchez de Carabajal, *regidor* de Baeza şi Juan Antonio Columb, o rudă de-a amiralului.

Cu cele două caravele şi vasul care îi rămăsese, a plecat din Insulele Canare pe 22 iunie, a ocolit Insula Sal, din arhipelagul Capului Verde şi a atins pe 30 iunie coastele Insulei Santiago, de unde a ridicat ancora pe 4 iulie.

Columb a navigat spre sud-vest, cu intenţia „de a ajunge la linia echinocţiului, pe care s-o urmeze spre vest până când Insula Española va rămâne la nord”. Era convins, pe bună dreptate, că astfel avea să descopere pământuri noi, la sud de acelea găsite în noiembrie 1493. Acest plan ar fi fost excelent şi reuşita sigură, dacă ar fi fost pus în practică între decembrie şi iunie. Rămânea posibil între octombrie şi noiembrie, dar era foarte riscant între iunie şi octombrie. Columb nu ştia, nici nu avea cum să cunoască acest lucru, în loc să-l luăm peste picior, aşa cum au făcut unii geografi de uscat, trebuie să-i mulţumim că i-a ajutat pe navigatorii care l-au urmat să profite de experienţa lui.

Am spus deja că limita sudică a alizeelor de nord-est se găseşte în jurul paralelei de 11° latitudine nordică în iulie, august şi septembrie, coborând până la 6° în octombrie, noiembrie şi decembrie şi până la 2°-4° în celelalte luni. Această linie aproximativă delimitează

latura nordică a zonei calmelor care, mai mare sau mai mică, în funcţie de anotimp, desparte alizeele de nord-est de cele de sud-est. În iulie, august şi septembrie, are o lărgime de până la 500 de mile, în vreme ce, în primele trei luni ale anului, scade la 120 de mile.

Flota a coborât spre sud-vest până pe 13 iulie: „Aici – spune Columb – vântul a încetat şi am simţit o arşiţă atât de puternică încât am crezut că vasele şi echipajele se vor topi; aerul torid venise atât de brusc şi cu o asemenea intensitate că nimeni nu îndrăznea să coboare sub punte ca să repare butoaiele şi să aibă grijă de provizii. Această căldură a durat opt zile”.

Vasele se găseau cam la 38°30 longitudine vestică şi 8° latitudine nordică, adică la două grade latitudine spre sud faţă de limita de formare a alizeelor în acea

vreme. Este de ajuns acest lucru pentru a explica liniştea deplină şi căldura, dar, mai mult, dacă studiem harta vânturilor întocmită de Brault pentru luna iulie, vedem că în acest punct este atins procentul cel mai ridicat de calme din tot Atlanticul de Nord. Nu este de mirare că vasele lui Columb au suferit şi de pe urma „loviturii întunericului”, „în prima zi a fost senin, dar în următoarele şapte a plouat şi s-a întunecat; de fapt, nu eram foarte îngrijoraţi. Un lucru este sigur: dacă soarele ar fi continuat să ardă la fel ca şi în prima zi, nu am fi putut rezista”. Observator atent, amiralul şi-a amintit că „de fiecare dată când trece la 100 de leghe vest de Insulele Azore”, întâlnea ceea ce va primi mai târziu numele „alizee” şi s-a rugat „să vrea Domnul să-i dea vânt bun şi timp frumos ca să iasă de acolo, să înceteze să meargă spre sud şi să navigheze spre apus”. A avut noroc, după opt zile de chin, încercat de toţi cei care au trecut prin zona calmelor ecuatoriale, să aibă un vânt bun din est, care l-a purtat la 56° longitudine, în acest moment, grăbindu-se să-şi refacă proviziile de apă şi alimente, amiralul s-a hotărât să se întoarcă spre vest-nord-vest, pentru a ajunge în Marea Caraibilor.

O dată în plus, constatăm câtă dreptate a avut în previziunile sale, pentru că această rută îl ducea în apropierea celei mai sudice dintre insulele Antilelor Mici. Pe 31 iulie, după patru zile de navigaţie la o viteză de şase noduri, „un marinar a urcat, din întâmplare, pe gabier şi a văzut spre apus trei munţi uniţi; am spus *Salve regina* şi alte

rugăciuni şi i-am mulţumit Domnului”. Marinarul de cart era din Huelva şi se numea Alonso Pérez.

Harta locală a celei de-a treia expediţii

COLECŢIA CUCERITORII

Descoperirea continentului. Valul seismic

S-au îndreptat spre pământul denumit de Columb Trinidad (Sfânta Treime). Apoi au ajuns la Capul Galea, astăzi Galeota, unde au ancorat pentru câteva ore într-un golf, pentru a-şi reface proviziile de apă.

Traversarea, de la Insulele Capului Verde, durase douăzeci şi nouă de zile. În tot acest timp, Columb şi-a continuat observaţiile asupra declinării magnetice, observaţii interesante mai ales prin diferenţele pe care le prezintă faţă de cele două expediţii precedente, şi le-a continuat până la întoarcerea la Española.

În aceeaşi zi, a ridicat din nou pânzele, acostând la capul sud-vestic al insulei, cunoscut sub numele Icacas, denumit de el Punta del Arterial.

Acolo, în actualul golf Columb, „au reparat butoaiele, au făcut provizii de apă şi lemne, iar marinarii au coborât pentru a se mai dezmorţi după oboseala care-i încerca de atâta timp”.

Columb şi-a dat seama că insula lângă care acostase era despărţită de pământ printr-un canal. A numit insula García, iar canalul – Boca del Sapiente. Acum ştim că el este împărţit în mai multe canale, pe care navigaţia este plină de primejdii, îngreunată şi de puterea curenţilor, mai ales în anotimpul ploios.

Amiralul scria „că pentru a intra aici, dinspre nord, întâlnim în cale o mulţime de curenţi care fac un zgomot înfricoşător: am crezut că era din cauza recifelor şi a stâncilor submarine, care ne împiedicau să pătrundem.

CRISTOFOR COLUMB 205

Dincolo de aceşti curenţi, erau mulţi alţii, care făceau un zgomot înspăimântător, asemănător celui produs de valurile mării care se sparg de stânci... Am văzut că apa venea dinspre răsărit spre apus cu tot atâta forţă ca şi Guadalquivir. În timpul inundaţiilor, şi aceasta zi şi noapte, fără încetare”. Fragmentul citat merită să ne reţină atenţia şi ne obligă la explicaţii cam lungi, poate, dar care ne vor ajuta să înţelegem câte ceva despre desfăşurarea acestei expediţii şi a

următoarei.

Curentul ecuatorial ia naştere pe coasta de vest a Africii, înaintează de la est spre vest şi ajunge de-a lungul coastelor Guyanei la o viteză cuprinsă între un nod şi jumătate şi două noduri, maximum fiind atins între iulie şi octombrie. Pătrunde în Marea Antilelor, prin golful Paria şi prin strâmtoarea care desparte Insula Trinidad de Martinica, apoi se îndreaptă spre vest, înconjurând peninsula lucatan. O ramură se desparte, pornind spre Capul Antonio din Cuba. Curentul general îşi continuă drumul şi de-a lungul coastelor Golfului Mexic, slăbind spre Strâmtoarea Florida, unde primeşte numele de Gulf Stream.

Pentru moment, să reţinem doar că o ramură a acestui curent trece prin sudul Insulei Trinidad, intrând prin Boca del Serpiente în golful Paria, de unde se întoarce cu putere prin Boca del Dragon.

În Boca del Serpiente, după cum bine a remarcat Columb, curentul se îndreaptă constant spre nord-vest cu o viteză de trei noduri. Influenţat de maree, el îşi măreşte viteza după flux şi o reduce după reflux. Atunci se constată, la nouă metri sub suprafaţa apei, prezenţa unui contracurent puternic, deplasându-se spre sud-est.

În anotimpul ploios, forţa şi direcţia curenţilor sunt influenţate şi mărite de apele aduse de Orinoco.

COLECTA CUCERITORII

Când curenţii de sens opus formaţi se întâlnesc în strâmtori unde fundul mării este denivelat, iau naştere, în punctul de întâlnire a curentului rapid cu malurile între care curge, vârtejuri şi bulboane. Astfel, se creează curenţi violenţi, marea se umflă, devenind extrem de agitată, cu valuri uriaşe. Fenomenul nu se produce numai în strâmtori. Astfel de valuri se formează şi la câteva ore de mers faţă de locul de manifestare al mareei, în vecinătatea limbilor de pământ supuse acţiunii valurilor sau la gurile de vărsare ale râurilor.

Toate condiţiile necesare pentru formarea acestor valuri sunt îndeplinite şi chiar depăşite în regiunea Boca del Serpiente. Există un curent general, curenţii mareei, rundul mării este denivelat, sunt numeroase locuri de trecere mai mult sau mai puţin înguste, şi, în plus, mai apare revărsarea unei cantităţi de apă considerabilă, adusă de braţele deltei formate de Orinoco şi alte râuri.

Columb, primul care a semnalat „curentul general” care circulă

constant de la vest spre est, ducând la formarea Gulf Stream-ului avea dreptate să le atribuie „zgomotul înfricoşător” pe care-l auzea „acestor curenţi”. A crezut mai întâi că era provocat de recifele şi stâncile de care se spărgea masa de apă, dar şi-a îndreptat greşeala. Trimiţând o ambarcaţiune să sondeze canalele, a ajuns la concluzia că „în locul cel mai puţin adânc” nivelul mării era de şase-şapte braţe.

Foarte des, astfel de vârtejuri, chiar şi la adâncimi mai mari, dau naştere, în momentul când se formează, unui zgomot „asemănător celui produs de valurile mării care se sparge de stânci”, îmi amintesc de o noapte cu ceaţă când, navigând pe marea calmă cu viteză mică, aproape de coasta vestică a Scoţiei pe care o cunoşteam prea bine, excelentul echipaj al vasului format din viitori

CRISTOFOR COLUMB

căpitani de cursă lungă, a considerat că ar fi o nebunie să ne continuăm liniştiţi drumul auzind zgomotele brizanţilor în faţă, la tribord, la babord, în spate. Eu, însă, eram calm, căci ştiam că zgomotul era provocat de vâltori. Iar însoţitorii mei dintr-o recentă croazieră nu vor uita curând „zgomotul înfricoşător” al curentului Corry-vrekan, când, cu o emoţie pe care nu încercăm să o ascundem, l-am traversat pentru a-l studia.

În timpul investigaţiilor cu sonda, amiralul, ca un observator conştiincios a recunoscut în afara curentului general, „curenţi ce se deplasau continuu, unul care intra şi altul care ieşea”, curenţi de mare semnalaţi pe anumite canale care alcătuiesc Boca del Serpiente.

„Noaptea, foarte târziu – spune Columb – stând pe punte, am auzit un muget teribil care venea dinspre sud, apropiindu-se de corabie. M-am uitat cu atenţie şi am văzut cum marea se ridica, de la apus spre răsărit, formând un fel de colină la fel de înaltă ca vasul, care venea drept spre noi. Pe deasupra acestei ondulaţii a mării trecea un curent care se îndrepta în direcţia vaselor noastre cu acelaşi zgomot înspăimântător ca şi ceilalţi curenţi pe care i-am comparat deja cu valuri ce se sparg de stânci.

Chiar şi astăzi simt, gândindu-mă, aceeaşi spaimă care m-a încercat la gândul că ne va scufunda când va ajunge la vasul nostru; totuşi, a trecut şi a ajuns la gura canalului, unde s-a oprit multă vreme”.

Care vor fi fost natura şi originea fenomenului descris atât de precis de amiral?

Dacă vântul şi hula, oricât de violente ar fi, au acelaşi sens ca şi curentul mareei, marea rămâne absolut plată, dar, dacă acţionează în sens invers, marea poate deveni agitată. Chiar dacă vântul nu bate, se simte acţiunea hulei.

Descrierea făcută de Columb este foarte potrivită cu ceea ce se întâmplă în momentul întoarcerii curentului, când un adevărat deal spumegând se formează de îndată, în punctul în care acesta întâlneşte hula. Am avut de înfruntat adesea astfel de asalturi impresionante şi neliniştitoare, la ieşirea din lungul culoar care desparte insulele arhipelagului Făroe, străbătut când într-un sens, când în celălalt de curenţi de maree violenţi, care se confundă cu hula din larg ori se izbesc de ea.

În regiunea Trinidad, hula ridicată de vânturi este importantă, dar poate deveni şi mai puternică atunci când este semn prevestitor al unui ciclon, destul de frecvenţi în luna august. Columb nu aminteşte nimic despre uraganul izbucnit în zilele următoare, dar „hula uraganului” se poate face simţită şi în afara traiectoriei urmate de ciclon.

O altă hulă, anormală pentru aceste regiuni, poate fi cauzată de cutremure sau de erupţii vulcanice. Unii savanţi consideră că talazurile de adâncime sunt produse, probabil, de cutremurele de pământ submarine. Valul ce ia naştere astfel urcă brusc la suprafaţă când întâlneşte un banc de nisip sau o groapă.

Cutremurele sau erupţiile submarine pot provoca teribilul fenomen denumit val seismic. Sub influenţa undei seismice, marea se îndepărtează mai întâi de ţărm, uneori până la cincisprezece kilometri, lăsând pe uscat întinderi mai mari sau mai mici, pentru o durată cuprinsă între cinci minute şi douăzeci şi patru de ore; marea se întoarce într-un val enorm, care poate să atingă treizeci de metri înălţime, distrugând totul în cale.

Desigur, forţa valului seismic variază, proporţional cu fenomenul care-l generează şi, dacă dealul de apă văzut de Columb era de origine seismică, se pare că

fenomenul nu a avut o intensitate mare. Această ipoteză nu trebuie respinsă complet, căci activitatea vulcanică din această regiune

este evidentă, în 1911, pe aceeaşi coastă sudică a insulei Trinidad, la mică distanţă de locul unde poposise Columb, un val de noroi, de origine vulcanică, s-a format în urma unei explozii, aducând valuri fierbinţi.

Dar amănuntele descrierii pe care o face Columb pe 2 august 1498, şi faptul că se găsea la mică distanţă de gurile marelui fluviu ne fac să ne gândim la fenomenul cunoscut în general sub numele de *mascaret*.

Când valul vine cu putere din larg la gurile unui râu, înaintarea îi este încetinită de atingerea fundului şi de curentul fluviului în sens invers, în spatele primului val, oprit din înaintare, se adună alte mase de apă, formând alte valuri, a căror putere de împingere învinge forţele încetinitoare. Toată această masă pătrunde în patul râului, răscolindu-i apele.

În Amazon, acest fenomen se numeşte *pororoca* (distrugătorul). Mareea înaintează la o sută de kilometri în interior, pe fluviu, iar valul, care atinge până la nouă metri înălţime, este urmat de alte trei sau patru; zgomotul apelor se aude până la o distanţă de zece kilometri.

Dacă Cristofor Columb ar fi ancorat pe una dintre gurile de vărsare ale deltei fluviului Orinoco, nu am ezita să afirmăm că descrierea lui prezintă un mascaret, dar era oprit în larg, iar „zgomotul înfricoşător venea dinspre sud” şi „marea se ondula de la vest spre est”. Am putea să ne întrebăm dacă nu era vorba despre un mascaret din sens invers. Este posibil să ne imaginăm că un curent de maree, slab în acel moment s-a întâlnit cu o cantitate considerabilă de apă dulce, revărsată aproape brusc, provenită din fluviul cu debit crescut în

urma ploilor. Efectul produs astfel ar fi complex, cauzele fiind şi acelea ale mascaretului şi cele generate de vâltoarea curentului, avantajul acestei explicaţii constând în concordanţa direcţiei urmate de masa de aer cu cea indicată de amiral.

Nu ar fi vorba, de fapt, decât despre o manifestare extrem de violentă a frontului de apă, datorată, după cum scrie Columb mai departe, „şocului întâlnirii masei de apă dulce cu apa sărată”, curenţilor fluviului cu cei ai mării. El constată aceleaşi învolburări şi aceleaşi zgomote la intrarea pe canalul din nord, pe care l-a numit

Boca del Dragon, vorbind şi în acest caz despre colinele lichide, fără a le da însă mărimea terifiantă şi oarecum anormală a fenomenului iniţial.

Paradisul terestru împinse de vânturi şi de un curent favorabil, vasele au intrat în golful situat între pământ şi insulă, vizitând cele două coaste. Amiralul a fost fermecat de bogăţia şi frumuseţea vegetaţiei.

A aflat de la indigeni ca acel pământ se numea Paria, nume păstrat de golf şi de o parte din insulă, şi şi-a dat seama că marele fluviu care se vărsa acolo nu putea să facă parte decât dintr-un continent întins. Printr-o serie de raţionamente fără prea mare interes, Columb a emis o teorie bizară, după care Pământul nu ar fi de formă sferică, ci de forma „unei pere rotunde, care ar avea codiţa în sus, ca un sfârc pe un sân rotund”. Pe acest sfârc, spunea el, „Domnul nostru a aşezat paradisul pământesc, copacul vieţii şi din el ţâşneşte izvorul

din care curg în lume cele patru fluvii importante, după cum spune Sfânta Scriptură... San Isidor Beda, Strabon, părintele istoriei scolastice, San Ambroggio, Scot şi toţi savanţii teologi au hotărât că paradisul terestru este în Orient...” Şi, adăuga el, aşezarea golfului Paria coincide cu părerea acestor sfinţi şi savanţi teologi; fluviul izvorăşte din vârful sfârcului, care se găseşte pe acest continent şi aici trebuie să fie paradisul terestru: „ceea ce mă convinge că aşa stau lucrurile – continuă amiralul – este temperatura blândă; şi, dacă apa despre care este vorba nu izvorăşte din paradisul pământesc, pare să fie o şi mai mare minune, pentru că nu cred să existe pe lume un fluviu atât de întins şi de adânc”. Dacă afirmaţia că Orinoco este unul dintre cele mai mari cursuri de apă din lume are o justificare, nu pretindem, însă, că celelalte afirmaţii ale sale ar fi fost adevărate, nici că ar fi prevăzut teoria tetraedrică a aspectului Pământului. Dar să nu râdem că acest slujitor al ştiinţei mai degrabă decât savant a ieşit din când în când din rolul ce i-a fost rezervat şi a pornit pe un drum greşit, lansând teorii care să-i satisfacă misticismul poetic. Să reţinem, totuşi, locul pe care amiralul l-a desemnat ca fiind paradisul pământesc, fapt ce ne va permite curând să facem unele apropieri curioase.

Columb a vizitat mai multe insule, remarcând că se poate ca acestea să se fi desprins de continent în urma eroziunii produse

continuu de curenţi. A pătruns pe gurile fluviului, a debarcat de mai multe ori şi, văzând indienii împodobiţi cu bijuterii de aur şi brăţări de perle, a aflat că preţiosul metal se găsea din abundenţă în minele din interiorul continentului, iar în vecinătatea insulelor şi pe coasta nordică se pescuiau scoici cu perle.

Rezerva scăzută de provizii, un acces de gută şi

oftalmie de care suferea amiralul nu i-au permis să-şi împingă mai departe cercetările, dar a găsit, totuşi, o mulţime de perle, la Cubagua. Văzând, în timpul refluxului, scoici cu perle fixate pe crengile copacilor, s-a gândit cu mulţumire de poet că Pliniu spusese, pe bună dreptate: „Perla se naşte dintr-o picătură de rouă căzută într-o scoică”.

Corăbiile au ieşit cu bine din golful Paria, depăşind vâltorile formate de curenţii din Boca del Dragon, şi s-au îndreptat spre vest, unde au descoperit Insulele Testigos şi Mărgărita. Ştim că observaţiile lui Columb i-au permis să recunoască faptul că pe la jumătatea drumului dintre această insulă şi capul Codera, pe direcţia nord-est sud-vest, trecea linia de declinaţie magnetică 0°.

Pe 16 august, ridica ancora de lângă Mărgărita şi, împins de „vântul bun din pupa” şi curentul pe care îl studiase, a ajuns în sudul Insulei Española, în golful Insulei Beata, unde a ancorat pe 20 august 1498. Să notăm, o dată în plus, că acest „navigator mediocru” avea o metodă exactă de a găsi drumul cel bun, printr-o zonă pe care tocmai o explora.

Partea maritimă a celei de-a treia expediţii a lui Cristofor Columb se încheie aici. Nu este necesar să insistăm asupra extraordinarelor sale rezultate. Acest calificativ li se aplică şi documentelor, observaţiilor şi descoperirilor sale, dar nu suntem foarte emoţionaţi să-l vedem pe navigator punând în sfârşit piciorul pe pământul Noului Continent. El îl descoperise atunci când a ajuns pentru prima oară în Cuba. Să pretindem contrariul mi se pare la fel de ridicol ca şi cum, dacă rolurile ar fi fost inversate şi unui locuitor al Antilelor, debarcat în Irlanda sau Anglia, i-am refuza onoarea de a fi descoperit Europa.

Discuţia puerilă în jurul descoperirii Lumii Noi ni-i aminteşte pe veşnicii contestatari care nu admit că Polul Nord ar fi fost descoperit

de Peary, doar pentru că acest explorator conştiincios nu spune că a pus piciorul pe pol, mulţumindu-se să afirme că, ajuns pe o rază de 12 kilometri şi parcurgând cercul imaginar astfel trasat, în zigzag, a avut mari șanse de a trece peste axul geografic al lumii.

Columb nu avea să se întoarcă în Spania decât în noiembrie 1500. Aceşti doi ani – cu excepţia traversării de întoarcere, când a fost prizonier la bord – i-a petrecut pe pământ şi nu vom face decât un scurt rezumat al întâmplărilor, pentru a da continuitate faptelor.

Întoarcerea la Española. Amerigo Vespucci

Bartolomeo Columb, pe care îl lăsase la San Do-mingo în calitate de *adelantado*, aflând despre sosirea fratelui său, s-a înfăţişat la bord, pentru a-i ura bun-venit pe insula Beata şi a-l pune la curent cu situaţia deplorabilă a coloniei.

Indienii, exasperaţi de atâtea jafuri, violuri, violenţă, hoţii şi sclavie, doreau să se revolte. Intervenţia blândei regine Anacoana, care se pare că ar fi avut pentru Bartolomeo o tandreţe căreia acesta, nedorind să se repete povestea lui Antoniu şi a Cleopatrei, nu i-a răspuns, a încercat să-i liniştească pentru moment. Dar un nou val de nedreptăţi şi fapte condamnabile au dus la insulte ce profanau imaginea icoanelor sfinte, care au atras represalii teribile.

COLECŢIA CUCERITORII

Pe de altă parte, judecătorul suprem Roldan intrase în luptă împotriva autorităţii şi pornise o adevărată insurecţie, ai cărei participanţi au fost racolaţi cu atât mai uşor cu cât, pentru a complica lucrurile, două dintre vasele trimise de Columb de la Madeira ajunseseră chiar atunci la Española. Cel de-al treilea se zdrobise de stâncile de la Surana, dar condamnaţii de pe celelalte debarcaseră, trecând de partea rebelilor.

Aflând toate acestea, Columb a ridicat ancora de la Beata şi a ajuns în San Domingo pe 30 august. I-a găsit pe coloniști împărţiţi în două tabere care se luptau între ele, în vreme ce indienii luptau împotriva tuturor.

A încercat să restabilească ordinea, negociind cu Roldan, oferindu-le, lui şi susţinătorilor săi autorizaţia de a se întoarce în Spania şi dreptul de a-şi lua cu ei sclavi. Cei mai mulţi dintre răzvrătiţi au refuzat să plece, doar câţiva îmbarcându-se pe două caravele, care au pornit spre Spania.

Viceregele a sfârşit prin a da o amnistie generală, redându-i funcţiile lui Roldan.

După toate acestea, pe *5* septembrie 1498, au poposit la Española patru caravele, conduse de Alonso de Ojeda. Învingătorul lui Caonabo obţinuse din partea preşedintelui Oficiului Indiilor, în ciuda tratatului de la Santa Fé şi a monopolului strict păstrat până atunci, dreptul de a porni, pe contul său, o expediţie în Indii. Această expediţie explorase două sute de leghe de litoral, în regiunea fluviului Orinoco şi a golfului Paria, zona vizitată cu puţin timp în urmă de Columb. Duşmanii săi au afirmat că expediţia lui Ojeda ar fi avut loc înainte, dar este aproape sigur că a fost posterioară celei a lui Columb. De altfel, nici nu contează, meritul celor

doi exploratori rămânând acelaşi, pentru că niciunul dintre ei nu auzise despre descoperirile posibilului său înaintaş sau nu ar fi putut profita de ele. Performanţele nu sunt interesante decât prin felul în care au fost îndeplinite şi, mai ales, prin rezultate, ordinea lor lăsându-ne total indiferenţi.

Călătoria a avut un rezultat neaşteptat. Ojeda era însoţit de Amerigo Vespucci, nu în calitate de secund, cum s-ar fi putut crede, ci ca negustor sau căutător de aur, poate cosmograf amator. Acest florentin, despre care am avut ocazia să vorbim, s-a născut pe 9 martie 1451 și a murit la Sevilla, pe 22 februarie 1512. În Spania, era asociatul armatorului Juanoto Berardi, când s-a îmbarcat pentru Indii. Nu a făcut nimic pentru ca Indiile să primească numele său şi nici nu a ştiut cum avea să intre în istorie. Nu a condus nicio expediţie, dar a scris, despre cele patru la care a participat, fără a ieşi cumva în evidenţă, povestiri vesele, care s-au bucurat de succes în epocă. Era un om cinstit, respectat de contemporani şi mai ales de Cristofor Columb, cu care a rămas prieten. Destul de vanitos, se considera – după cum spuneam – foarte bun în domeniul observaţiilor astronomice.

Abia în 1520, la opt ani de la moartea sa, apărea numele *America*, pe hărţile lui Petrus Apianus şi pe globul lui Johan Schoerer. Totuși, în 1507, la o societate literară din Saint-Die, aflată sub patronajul lui René H, duce de Lorena, cunoscut drept un mecena al ştiinţelor geografice, un anume Martin Waldseemuller, zis Hylacomylus, a publicat o lucrare, *Cosmographiae Introductio*, un fel de

manual destinat înţelegerii marilor descoperiri maritime, unde propunea ca Lumea Nouă să

fie numită *America terra vei Americ*al, Peste mai bine de trei secole, în 1893, a fost găsită la München harta ce urma să ilustreze acest manual, care se numeşte, şi ea, America.

Un german este, deci, creatorul acestui nume, dar, ca protejat al lui René şi bun curtean, ştia că ducele de Lorena primise de la Amerigo Vespucci un rezumat al celor patru povestiri de călătorie ale sale, omagiu care îl măgulise.

Schalek de la Faverie, adoptând această explicaţie, insinuează că denumirea „America” ar putea să fie doar un nume indian ce desemna cândva cele mai înalte pământuri din Nicaragua, unde s-ar fi găsit aur. Coincidenţa este curioasă, dar trebuie să remarcăm că, dacă Amerigo Vespucci nu a făcut nicio descoperire, a fost printre cei care au colaborat cu cel mai mare devotament la explorarea noilor pământuri, la sud de cele descoperite de Columb. După călătoria cu Ojeda, va pleca din nou în Lumea Nouă, alături de Vicente Yanez Pinzón, din decembrie 1499 până în septembrie 1500. După aceea, va părăsi Spania, punându-se în serviciul Portugaliei; va explora, sub comanda unui căpitan al cărui nume nu s-a păstrat pământurile Braziliei pe care, pe 24 august 1500, Pedro Álvarez Cabral le descoperise întâmplător. Această expediţie, care a coborât mult spre sud, a durat între 10 mai 1501 şi 7 septembrie 1502. Ultima lui călătorie s-a desfăşurat între 10 mai 1503 şi 28 iunie 1504, cu Gonzalo Coalho, în căutarea unui loc de trecere prin sud. Dacă numele de America le-ar fi

1) Până atunci, descoperirile lui Columb erau desemnate cu numele *Terra Sancta Cruciş sive Mondus Novus* (Pămân –, tul Sfintei Cruci sau Lumea Nouă).

rămas numai pământurilor situate în sudul Lumii Noi, şi cel al lui Cristofor Columb i-ar fi fost atribuit restului continentului, nedreptatea nu ar fi rămas atât de flagrantă.

Ojeda se întorcea cu o recoltă bogată de perle, ceea ce confirma presupunerile amiralului. Dar i-a încălcat acestuia prerogativele, ca şi pe cele ale coloniştilor, vrând să-şi completeze încărcătura de la bord cu sclavi. Astfel a izbucnit un conflict care s-a încheiat cu scandaluri şi

bătăi, iar Ojeda şi oamenii lui au fost obligaţi să ridice ancora în grabă.

La scurtă vreme, Fernand de Guevara şi Adrien de Mogica au pus bazele unui complot care urma să fie pus în practică odată cu asasinarea viceregelui. Ei au fost arestaţi şi executaţi, dar dezordinea se înstăpânise pe această insulă blestemată, ai cărei locuitori formau un amestec de oameni fără căpătâi şi marinari curajoşi, aparţinând tuturor categoriilor şi claselor sociale.

Înlănţuirea lui Columb *t* în Spania, suveranii erau hărţuiţi cu plângeri şi calomnii, întreţinute abil de Fonseca şi acoliţii săi, alimentate de întoarcerea nemulţumiţilor şi a răzvrătiţilor repatriaţi, după înfrângerea lui Roldan. Ei s-au hotărât să-l trimită la Española pe Francesco de Bovadilla, ofiţer al Casei Regale, comandor al Ordinului Calatrava, cu puteri nelimitate, pentru a ancheta şi a guverna. Unii l-au înfăţişat ca pe un despot posomorât, cu spiritul îngust şi sufletul meschin. Alţii – ca pe un om foarte cinstit, dar plin de vanitate şi imbecil. Este greu să luăm

COLECŢIA CUCERITORII

O atitudine în faţa judecăţilor atât de contradictorii, dar să nu uităm că în toate epocile istorice aceste trăsături diferite, asociate sau izolate, au fost întâlnite la numeroşi paraziţi politici, epave ale incapacităţii şi mediocrităţii, în căutare de situaţii cărora nu le pot face faţă, dar pe care se simt absolut pregătiţi să le îndeplinească.

Bovadilla, pe vasul *Gorda*, urmat de Amigua, a ajuns la San Domingo pe 23 august 1500. Miguel Díaz, întemeietorul fără voie al oraşului, a refuzat să deschidă porţile fortăreţei fără a fi primit ordin de la vicerege, atunci absent, dar Bovadilla l-a redus la tăcere. S-a instalat apoi chiar în locuinţa lui Columb.

Amiralul, înştiinţat, s-a înclinat în faţa ordinelor suveranului său, şi s-a înfăţişat fără arme sau escortă. Alături de fraţii săi, Bartolomeo şi Diego, a fost dus la închisoare. Nimeni, nici chiar dintre susţinătorii lui Bovadilla, nu ar fi consimţit să-i pună lanţurile lui Columb, dacă un bucătar de la bord, pe nume Espinosa, un „duşman al bogaţilor” – în fiecare epocă există astfel de oameni – nu s-ar fi oferit să ducă la îndeplinire această muncă josnică. Bătrânii navigatori şi marinarii au murmurat, dar au fost siliţi să tacă.

La o lună de la încarcerarea sa, la începutul lui octombrie, Cristofor Columb a fost ambarcat pe *Gorda*, care a ridicat ancora,

împreună cu *Antigua*.

Gorda era comandată de Alonzo de Vallejo care, fiind stăpân pe vasul său, după Dumnezeu, a vrut să-i scoată lanţurile amiralului, dar acesta a refuzat. Prizonier din ordinul regilor, a vrut să rămână astfel până ce un ordin al suveranilor înşişi nu l-ar fi reabilitat.

Traversarea a fost uşoară şi rapidă, ca şi cum marea ar fi vrut să scurteze suferinţele celui care trăise şi luptase-cu dragoste pentru ea.

În istoria seminţiilor latine, guvernatori care-şi con-sacraseră viaţa unei misiuni au fost sacrificaţi pentru a le satisface unora ranchiuna, altora ambiţia, întorcându-se fără alai şi onoruri în ţara lor, fără ca această nedreptate să suscite dezaprobarea populară. Bovadilla mersese prea departe înlănţuindu-l pe viceregele Indiilor! Iar poporul spaniol avea prea multă nobleţe pentru a accepta această răutate. Sosirea la Cádiz a marelui *descubridor* în această situaţie a provocat indignarea tuturor.

Pe de altă parte, alcadele Cádizului şi Alonzo de Vallejo le-au scris suveranilor. Columb însuşi, prin bunăvoinţa bătrânului cârmaci Andreas Martin, a reuşit să trimită o lungă scrisoare pentru doña Juana de la Torre, doica prinţului Juan, aflată în graţiile reginei. Nu putem rezista impulsului de a cita un pasaj din această foarte frumoasă şi curioasă epistolă, plină de învăţăminte care ni se par potrivite pentru orice epocă.

„Am fost cât se poate de rănit de faptul că a fost trimis cineva care să mă ancheteze, un om care ştia că, dacă ancheta avea să mă scoată vinovat, va rămâne să guverneze în locul meu… M-au judecat acolo ca pe un guvernator care ar fi fost trimis într-o provincie sau într-un oraş administrate regulat şi unde legile pot să fie executate în orice împrejurare, şi mi s-a făcut o nedreptate strigătoare la cer. Trebuie să fiu judecat ca un căpitan trimis din Spania pentru a cuceri, până în Indii, popoare războinice, ai căror oameni trăiesc în munţi, fără o locuinţă stabilă şi unde, prin voinţa divină, am supus o altă lume pentru rege şi regină, stăpânii noştri; ca urmare, Spania, care era considerată o ţară săracă, este acum imperiul cel mai bogat. Trebuie să fiu judecat ca un căpitan care, de atâţia ani, poartă arme, fără a le

părăsi nicio clipă; trebuie să fiu judecat de cavaleri cuceritori, de

cavaleri ai faptelor, şi nu; de oameni în robă...”

Isabella, aflând întâmplările, nu şi-a ascuns nici mânia, nici durerea. Pe 17 decembrie, Amiralul Oceanelor şi fraţii săi au fost trimişi în Granada şi regii i-au primit cu fast la Alhambra.

În afara onorurilor recăpătate, s-au spus acolo cuvinte frumoase, s-a protestat şi s-au vărsat chiar şi lacrimi. Bovadilla a fost destituit, dar Fonseca, având de partea lui o armată de susţinători, i-a înfruntat cu respect şi calm pe suverani care, oricât de puternici păreau, nu erau decât nişte şefi de stat ca oricare alţii. Preşedintele Oficiului Indiilor se războia cu regulamentele, aceste ziduri foarte speciale, înălţate după nevoile de moment, cel mai adesea arma celor laşi sau incapabili, pusă în serviciul urii şi geloziei. Columb nu s-a văzut repus oficial în drepturile şi prerogativele conferite de Tratatul de la Santa Fé. Dacă ar fi fost mai tânăr, i s-ar fi adus, astfel, fără voie cel mai mare serviciu, căci, născut pentru a fi marinar şi nu administrator, şi-ar fi continuat pentru multă vreme navigarea, încercând să atingă, poate, după cum îşi propusese, Polul Arctic!

Don Nicolas de Ovando, comandor al Ordinului Alcantara, fusese desemnat „provizoriu” guvernator al Españolei şi acest candidat ales de Oficiu trebuia să plece însoţit de douăzeci şi cinci de vase, armate şi echipate în grabă.

Cristofor Columb, dezamăgit, s-a retras în mănăstirea Zubia, în apropiere de Granada, la călugării franciscani.

bsoq B ap iretif mţ

(*

*

COLECŢIA CUCERITORII

Harta lui Juan de la Cosa

Fructuoasele cercetări ale lui Henry Harrisse au dus la descrierea a două sute cincizeci de hărţi sau sfere şi desene executate înainte de 1536, cronologia a o sută de călătorii spre vest, întreprinse între 1431 – 1504 şi biografia a trei sute de cârmaci care au traversat Atlanticul. Astfel, putem să ne dăm seama de activitatea navigatorilor care au urmat lui Columb, confirmând măreţia operei sale.

Deşi riscam, vrând să le enumerăm, să păcătuim prin omiterea unora sau exagerarea importanţei altora, nu vom aminti decât expediţiile cu caracter oficial, căci cele clandestine sunt nenumărate şi

nesigure.

Între 4 martie şi 25 septembrie 1493, data de întoarcere din prima călătorie a lui Columb şi cea de plecare într-a doua expediţie, nu a fost decât o expediţie portugheză oficială, pornită – se spune – pe urmele unei expediţii clandestine.

Între plecarea în a doua expediţie şi a treia, pe 30 mai 1493, au fost cincisprezece expediţii oficiale, în general alcătuite din câte trei corăbii, patru sau chiar mai multe, majoritatea spaniole, şi pornind, de obicei, din Andalusia, Sevilla, Cádiz sau Paloş. Regina Isabella amintea întotdeauna, pe bună dreptate, că descoperirea Lumii Noi era opera *ei*, personală, care-i dădea drepturi depline asupra mdiilor *sale*, de care vorbeşte în testament. Numai supuşii ei aveau dreptul să facă negoţ cu Indiile… us /m; «. i…»…”>…

CRISTOFOR COLUMB

Printre aceste cincisprezece expediţii, este de remarcat cea întreprinsă de S6 bastien Cabot şi tatăl său, J. Cabot, care, în august 1497, au ridicat ancora de la Bristol pe o ambarcaţiune mică, având un echipaj de optsprezece oameni, pentru a descoperi Labrador şi Terra Nova. Călătoria a durat trei luni şi, după această expediţie a început să fie practicată exploatarea, atât de profitabilă pentru Franţa, a bancurilor de moruni semnalate în zonă.

Între 1498, data plecării în a treia călătorie, şi 1502, cea a pornirii în a patra expediţie a lui Columb, sunt menţionate peste patruzeci de expediţii oficiale de toate naţionalităţile, cuprinzând mai multe vase. Locuitorii din Dieppe şi Saint-Malo, alţi normanzi şi bretoni pe care Harrisse îi omagiază, spunând că „se numără printre cei mai viteji şi mai curajoşi care au trăit vreodată”, au întreprins numeroase expediţii.

Pentru că şi corăbiile au aventuri şi existenţe la fel de personale ca şi ale oamenilor, să notăm că, în expediţia condusă de Coronei, între 1498 – 1500, o regăsim, la fel de vitează, pe glorioasa şi micuţa *Nina* purtând al doilea său nume, *Santa Clara*.

Juan de la Cosa, renumitul cârmaci basc care l-a însoţit pe Columb în primele două călătorii, a făcut parte şi din alte expediţii, în calitate de comandant sau ofiţer, fiind în măsură să întocmească o hartă a Lumii Noi.

Provenea din şcoala de cârmaci întemeiată la Cádiz din timpuri

imemoriale, unde predau marinari basci. Această instituţie a fost confirmată de o tidulă a lui Fer-dinând şi a Isabellei, datată din 18 martie 1500. Navigatorii care absolveau cursurile acestei instituţii, oameni respectabili, aleşi cu grijă, trebuia să aibă, înainte de o

Instruire remarcabilă, o moralitate de necontestat. Acestea sunt calităţile fără de care corporaţia cârmacilor nu putea exista, şi este o onoare pentru noi să comparăm şcoala de cârmaci basci din secolul XV cu cârmacii flotei franceze din epoca noastră.

Harta lui de la Cosa a fost întocmită în apropiere de Cádiz, între iulie şi sfârşitul lui decembrie 1500, fiind descoperită la Paris, în timpul epidemiei de holeră din 1832 de baronul Walckenaer, la un negustor de mărunţişuri. La moartea colecţionarului, a fost cumpărată cu 4.020 de franci în aprilie 1853, de guvernul spaniol, aflându-se, în prezent, la Muzeul Marinei din Madrid.

Această hartă, de cel mai mare interes, cuprinde cam tot ceea ce era cunoscut despre globul pământesc la acea vreme, iar zona „Indiilor” aduce date noi despre activitatea exploratorilor şi întinderea descoperirilor din Lumea Nouă de la prima plecare a lui Columb. Pe hartă apar reprezentări mai mult sau mai puţin schematice şi convenţionale care, în documentele de acelaşi gen, serveau ca ornamente şi indicaţii. Posesiunile Spaniei şi Portugaliei sunt definite prin pavilioane mici, cu armele şi culorile acestor naţii. Par presărate acolo ca steguleţele pe care le plimbam, nu cu mult timp în urmă, pe o altă hartă a lumii, pentru a urmări operaţiunile de război. Studiul aprofundat al acestui document ne-ar duce şi mai departe. Remarcăm doar că Juan de la Cosa jurase că pământul Cubei făcea parte din continent şi l-a reprezentat ca pe o insulă. Suntem siguri, totuşi, că nu i-a fost tăiată limba.

Harta, ca şi altele asemănătoare, este acoperită de un grilaj de linii, al căror folos îl cunoaştem deja. Ele pleacă din nimburi diferite ale numeroaselor roze ale vântului multicolore.: „<f”, „v.

Aceste roze sunt executate cu mare fineţe: una, aşezată în Marea Ocean, la jumătatea drumului dintre Lumea Veche şi cea Nouă, de dimensiuni mai mari decât celelalte, are în mijloc un motiv ingenios, reprezentându-i pe Fecioara Maria şi pruncul Iisus, străjuiţi de doi

îngeri. Această roză centrală, rămasă probabil de pe *Santa Maria*, pe care o regăsim printre caravelele figurate pe mare, uneşte, ca şi capetele care suflă din cele patru puncte cardinale, ilustrând bătaia vântului, u-tilul cu efectul decorativ.

Dar atenţia este atrasă, în mod special, de o miniatură care domină harta, cu următorul subiect: uriaşul păgân Oferus sau Reprobus, care jurase să nu-şi pună puterea decât în serviciul celui mai puternic dintre regii pământului, s-a gândit – se pare – la diavol, când un copil i-a cerut o singură zi pentru a-l duce pe malul celălalt al fluviului. Neîncrezător, dar amuzat, uriaşul a primit, în scena reprezentată, vedem colosul copleşit sub greutatea poverii acceptate, abia ţinându-se pe picioare şi întrebându-l speriat pe cel care avea să-i devină stăpân: „Cine eşti tu, care cântăreşti atât?” Şi copilul Iisus i-a răspuns, ajuns la malul celălalt: „Plantează-ţi toiagul şi va înflori. Tu ai dus în spate Universul!”

Reprobus, păgânul, a devenit San Cristoforo, căruia Columb i-a fost dat în grijă când a primit botezul, la Genova. Juan de la Cosa, cârmaciul, omul cu o moralitate remarcabilă, a pus această hartă sub semnul Patronului Amiralului Oceanelor, dându-i astfel o strălucitoare dovadă de omagiu căpitanului său. Era într-o vreme când Columb îşi pierduse popularitatea, înfruntând mânia preşedintelui Oficiului Indiilor şi a aliaţilor săi, dând astfel, pentru totdeauna, o dezminţire celor care îl înfăţişau pe învingătorul Mării întunecate ca pe!

16\3 g SSV a 8SV8 8SV3 ÎCV8 16V8 $6X38» TUG ECVS SC\JS J6V.

un om dispreţuit de adevăraţii marinari din subordinea sa. Acest document, păstrat ca prin minune, este un monument magnific de stimă, recunoştinţă şi dreptate. El trebuia să fie, pentru amiralul descurajat, o consolare emoţionantă. Cei mai buni ofiţeri nu se tem să-şi onoreze căpetenia şi nu caută să-şi mărească propria valoare diminuând-o pe a lui.

Istoria, în ciuda cronicarilor denigratori, va şti să asocieze numele lui Columb cu cel al lui Juan de la Cosa.

Această hartă a rămas, timp de opt ani, singurul document de valoare.

* * *

În ianuarie 1503, Oficiul Indiilor a fost reorganizat, cu o direcţie care se transforma într-un subsecretariat de stat şi a luat fiinţă Casa de Contratación, în fruntea căreia a fost menţinut atotputernicul şi răzbunătorul Juan Rodríguez de Fonseca. Pe 6 august 1508, s-a hotărât întocmirea unei hărţi oficiale, unde să figureze toate vechile descoperiri şi care, pe măsură ce altele noi urmau să apară, avea să fie reactualizată. Această hartă se numeşte *Padrón Real*.

O comisie ce ţinea de Casa de Contratación, asemănătoare Serviciului Hidrografic al Marinei, a fost constituită pentru a supraveghea această operă. Primul ei preşedinte a fost Amerigo Vespucci, care a primit titlul, instituit pentru el, de „pilot-mayor”. Mai târziu, după 1515, postul a fost ocupat de Sébastien Cabot, Fernando Columb, etc.

„L”»

A PATRA EXPEDIŢIE

Noţiunea de „strâmtoare”.

ristofor Columb nu era omul care să rămână mult timp descurajat. Nu numai că suferea din lipsă de activitate, dar era lovit în amorul-propriu şi extrem de bănuitor. Voia să-şi ia revanşa, nu printr-o răzbunare – niciodată nu făcea aşa – ci obţinând un succes răsunător.

f-ncercarea prin care trecuse fusese foarte grea, t-idu-l mult, fizic şi psihic. Misticismul i se dezvol – xeesiv, după curii o dovedesc şi scrierile sale, fără a „Şi Pierde însă precizia şi talentul descriptiv. Uneori, a lui părea să atingă limitele halucinaţiei, dar i-a să-şi domine suferinţele fizice şi să acţioneze cu remarcabilă.

COLECŢIA CUCERITORII

În această perioadă a vieţii sale, Columb şi-a dat seama că pământurile descoperite formau cu adevărat o lume nouă, care nu putea fi confundată cu Indiile Orientale. Cunoştinţele lui, ca şi cele ale contemporanilor, îl obligau să încerce să pună de acord teritoriul pe care-l descoperise cu descrierile geografice ale Asiei, dar era convins că înaintea acestui continent se înălţa un obstacol. Prin bogăţiile deja exploatate, acest obstacol, format de insulele explorate, devenise o bijuterie inestimabilă pe care o alipise coroanei spaniole. Trebuia să fie şi altele de descoperit, pe care avea să le găsească, pentru a ajunge la adevăratul ţel al vieţii sale. O strâmtoare trebuia să existe undeva, şi

credea că ştie unde.

Columb a fost primul care a căutat această trecere, idee care i-a frământat de atunci şi pe ceilalţi navigatori. La un moment dat, s-au gândit că au descoperit trei strâmtori, care nu erau, de fapt, decât guri de vărsare ale unor fluvii.

Magellan va găsi calea de trecere spre Indii în 1518, într-un loc neaşteptat. Acest succes a fost obţinut în ciuda împotrivirii lui Juan Rodríguez de Fonseca, care a făcut tot posibilul să-l împiedice şi pe acest mare navigator. Preşedintele Oficiului Indiilor suferea, se pare, de un tic nervos al feţei şi al capului dar, din păcate, şi de un tic moral – boală a tuturor timpurilor – care-l făcea să-i urască pe oamenii de acţiune, cu concepţii înaintate. Nu se va vindeca de el niciodată şi va comite imprudenţa, sub Carol Quintul, de a i se opune lui Hernando Cortez, murind astfel în dizgraţie. Atitudinea lui Fonseca nu este un argument care să poată fi invocat împotriva lui Columb, ea ţine mai degrabă de domeniul patologic şi este o boală cronică incurabilă, din nefericire, contagioasă.

„L!

CRISTOFOR COLUMB

Descoperirea lui Magellan nu a scos total din discuţie ideea unei strâmtori centrale căci, pe harta lui Vesconte de Maggiola, datată 1527, se vede, la latitudinea peninsulei lucatan o „strâmtoare bănuită"; pe aceeaşi hartă apar, împrăştiate pe coastele Floridei, nume în italiană şi franceză – care demonstrează activitatea clandestină a navigatorilor acestor ţări – precum Diep-pe, Honfleur, Saint-Louis, Angoulême etc… marcate cu stegulețe ale Franţei.

* * *

Suveranii au fost impresionaţi de argumentele lui Columb şi au hotărât să fie armate patra caravele. „Pacea şi credinţa fie cu voi!", i-a spus Isabella şi, într-o scrisoare trimisă pe 14 martie 1502, semnată de: „Eu, regele – Eu, regina – din ordinul regelui şi al reginei", se spunea:

„Favorurile care vi s-au acordat, le veţi păstra pe toate, după felul şi rangul privilegiilor pe care vi le-am dat, fără să se schimbe nimic, iar voi şi fiii voştri vă veţi bucura de ele, aşa cum se cuvine. Dacă este nevoie să fie încuviinţate din nou, le vom încuviinţa şi îl vom pune pe fiul vostru stăpân peste tot ce v-am acordat; dorinţa noastră cea

mai mare este să vă onorăm şi mai mult, să vă dăm noi răsplăţi. Ne vom îngriji de fiii şi de fraţii voştri”.

Interdicţia de a trece prin Española la ducere precedă acest pasaj elogios. Ea este formulată cu mari precauţii, dovedind că nu era dictată decât de grija, normală, de a evita conflictele ce ar fi putut agita din nou spiritele din colonie, pe care sperau că Ovando le va linişti.

COLECŢIA CUCERITORII

În *Instrucţiunile pentru amiral*, care au aceeaşi dată şi aceeaşi semnătură, fiind foarte amănunţite, i se recomandă lui „Don Cristofor Columb, amiralul insulelor şi al pământului de dincolo de ocean, de pe coasta Indiilor, să-şi urmeze călătoria în linie dreaptă, «dacă timpul nu se împotriveşte» pentru a descoperi alte insule şi continente în partea unde va ajunge”.

Columb şi-a ales patru caravele micuţe, cu un tonaj cuprins între 50 şi 70 de tone, pentru a putea pătrunde în golfuri şi estuare, în căutarea strâmtorii. Aceste vase erau *Capitona*, comandată de Diego Tristan, *San Yago de Paloş*, condusă de Francesco Porras, *Gallego* cu Pedro de Torreros şi *Vizcaina*, având-ul căpitan pe Bartolomeo Fieschi.

Columb obţinuse de la suveran autorizaţia de a-i lua cu sine pe fratele său, Bartolomeo, şi pe fiul său, Fernando, în vârstă de numai 14 ani şi jumătate, la acea dată.

Echipajele erau formate din 148 de persoane, ofiţeri, marinari, scutieri, muşi şi muncitori, ale căror nume s-au păstrat. Pe *San Yago de Paloş*, se îmbarcase Diego de Porras, notar şi ofiţer al flotei, un fel de comisar de marină, fratele căpitanului. El avea sarcina de a face un raport asupra drumului, asupra coastelor descoperite, a aurului ce va fi obţinut prin schimb sau pe alte căi, asupra oamenilor şi a vaselor. Acest raport, foarte interesant prin numele şi informaţiile administrative pe care ni le transmite, este precedat de o scurtă prezentare a călătoriei, scrisă, evident, cu intenţia de a fi defavorabilă amiralului. Scopul este cu atât mai puţin atins cu cât plângerile sunt formulate cu stângăcie, uşor de respins, iar cei doi fraţi Porras au fost, pe parcursul expediţiei, capii unei revolte mizerabile, plină de laşitate.

Îi

CRISTOFOR COLUMB

Deţinem informaţii despre această călătorie dintr-o scrisoare trimisă de Columb regelui şi reginei Spaniei, „stăpânii noştri creştini

atotputernici”, din testamentul dictat în faţa unui notar şi a unui martor, pe 6 iunie 1536 de Diego Mendez, unul dintre eroii aventurii, şi din *Viaţa lui Columb*, povestită de fiul său cel mic. Această povestire este foarte interesantă, pentru că Fernando a fost unul dintre actorii dramei.

Cea de-a patra şi ultima expediţie a lui Columb este extraordinară prin energia, curajul şi puterea de a îndura ale căpitanului şi însoţitorilor săi şi printr-un fel de inspiraţie care ar fi trebuit să ducă la rezultate măreţe, dacă împrejurările, adesea excepţionale, şi chiar anormale, nu le-ar fi minimalizat în ultimul moment.

Se pare că Cristofor Columb a fost o forţă de care natura s-a folosit pentru a i se limpezi căile, dar căreia nu a vrut să-i dea şansa succesului. Dacă şi-ar fi dat seama de distanţa infimă care îl despărţea de îndeplinirea viselor sale, ar fi putut, în limbajul său biblic, să se compare cu Moise care, însărcinat cu o misiune sfântă, şi-a văzut interzisă intrarea în Canaan.

Această călătorie constituie o povestire reală de aventuri, superioară faţă de tot ceea ce imaginaţia cea mai fecundă ar fi putut produce, unde găsim, în cursul unei lupte dramatice împotriva oamenilor şi a naturii, manifestări extraordinare de devotament, de fidelitate şi de curaj, alături de dezlănţuirea celor mai josnice patimi.

Marea, ca şi cum răbdarea ei ar fi fost hărţuită de îndârjirea amiralului în încercarea de a-i dezlega tainele, i-a pregătit cele mai dure încercări. Columb a fost învins, în final, de acest adversar puternic, care ştie să fie invincibil, dar l-a recunoscut a fi demn de ea şi i-a cruţat viaţa. Cei care ezită încă să admită că a fost un

marinar adevărat pot, după ce au înţeles de ce mijloace dispunea marele navigator, să urmeze în detaliu, zi după zi şi pas după pas, pe hărţile regiunilor străbătute, relatarea amănunţită a acestei ultime expediţii de descoperiri.

Ar trebui un volum separat s-o povestim; ne vom limita, ca şi pentru călătoriile anterioare, la o simplă enumerare de fapte, indiscutabile, de altfel, mulţumindu-ne să insistăm asupra câtorva puncte principale. Suntem convinşi că acest rezumat îi va încuraja pe cititorii noştri să reia povestirile amănunţite şi pasionante ale

romanului lui Cristofor Columb.

Căutarea strâmtorii

Cele patru caravele au plecat din Cádiz pe 11 mai 1502. Trecând pe lângă Maroc, au deblocat fortăreaţa Arcilla, asediată de mauri, şi au ajuns la Gran Canaria pe 20 mai.

De această dată, Columb a ales cea mai bună cale posibilă. S-a îndreptat spre vest-sud-vest, până la 20° latitudine nordică şi 36° longitudine vestică, apoi a schimbat direcţia cu două carturi spre vest şi, ajuns la 14° latitudine nordică şi 36° longitudine vestică, s-a îndreptat direct spre apus, descoperind Insula Santa Lucia.

Itinerariul, în acea perioadă a anului, făcea să profite vasele, de la plecare până la sosire, de vântul din spate; astfel, traversarea, extrem de rapidă, s-a făcut în 16 zile, la o viteză medie puţin mai mare de şapte noduri „care ar fi putut fi depăşită dacă una din caravele Corobabil *Gallegd*) nu ar fi fost un velier slab”.

I

CRISTOFOR COLUMB

Pe 15 iunie, Columb a descoperit insula Matinino, devenită mai târziu Martinica iar echipajul a fost trimis în viitoarea colonie ca să se spele şi să-şi cureţe albiturile.

Amiralul a trecut apoi la vest de Dominica, apoi la sud de Porto Rico şi, pe 29 iunie, ancora în marea radă de la San Domingo.

Prima intenţie fusese de a se îndrepta direct spre Jamaica. Revenind la Española, Columb încălca ordinele primite, dar a găsit o scuză în dorinţa de a schimba *Gallego* cu o caravelă mai uşoară. L-a trimis pe Pedro de Torreros să-i transmită cererea guvernatorului, care a pretins că nu-i putea îndeplini dorinţa, pentru că cele treizeci şi două de vase prezente la San Domingo aveau să pornească a doua zi în Spania. Columb, prevăzând un uragan în viitorul apropiat, şi-a trimis imediat ofiţerul să poarte mesajul pentru a întârzia plecarea flotei; şi a cerut, din acelaşi motiv, autorizaţia de a-şi adăposti escadra pe râu. Ovando, respectând cu prea mare stricteţe ordinele suveranilor, i-a refuzat intrarea în port şi nu a luat în serios avertismentele ce-i erau date.

Amiralul, care învăţase să cunoască semnele premergătoare ale ciclonilor, nu se înşelase. Cele treizeci şi două de vase au ridicat ancora, dar peste două zile aveau să fie surprinse, în apropierea

Capului San Ra-fael, de furtună, astfel că douăzeci şi şapte dintre ele, încărcate cu bogăţii şi colonişti care se întorceau acasă, au pierit fără urmă. Bovadilla, Roldan şi supuşii lor se numărau printre dispăruţi. Patru vase, cu încărcătură de mică valoare, s-au întors la San Domingo, într-o stare jalnică. Unul singur, *Aguja*, un vas de mici dimensiuni şi nu prea solid, pe care se aflau toate bunurile lui

COLECŢIA CUCERITORII

Columb, 4.000 de monezi de aur date în grija lui Alonso Sánchez de Carvajal, autorizat de regi să-i supravegheze interesele, a străbătut ciclonul şi a putut să se întoarcă în Castilia.

Întâmplarea a fost văzută, de unii, ca o manifestare a dreptăţii divine, în vreme ce alţii l-au acuzat pe Columb de vrăjitorie.

Totuşi, amiralul, care îşi văzuse refuzat un adăpost chiar pe insula descoperită de el, a aşteptat fluxul după ce toate corăbiile sale îşi luaseră măsurile de prevedere împotriva timpului rău. Uraganul a fost teribil; escadra, nimicită, a fost purtată de vânt la Porto Escondido; numai ancorele caravelei *Capitona* au rezistat. Celelalte trei vase au fost dezmembrate sau duse de valuri, dar au reuşit să se salveze, cu mari avarii, fiind reparate, apoi, la Azua.

După aceea, Columb a sosit la Porto del Brazii, pe coasta de sud a Españolei şi, după o scurtă escală, pe 14 iulie trecea la sud de Jamaica, pe o vreme foarte rea, încercând să ajungă pe continent. Antrenate de curent, la jumătatea drumului, vasele au fost deviate până la Grădinile Reginei (pe coasta de sud-vest a Cubei), în sfârşit, împins de briza favorabilă, exploratorul a putut porni spre sud-vest, descoperind Insula Guanaga, cunoscută acum sub numele de Bonacca, la 25 de mile de coasta Hondurasului. Aici, a găsit o pirogă încărcată cu obiecte ce atestau prezenţa în zonă a unei civilizaţii superioare celei cu care intraseră în contact; indienii care conduceau ambarcaţiunea i-au spus că veneau dinspre vest şi i-au vorbit despre o ţară bogată şi prosperă. Dacă le-ar fi urmat indicaţiile, amiralul ar fi descoperit Mexicul! Dar el voia să găsească strâmtoarea. Aşa că a pornit spre est.

Ciclonul – gravură de Bry

COLECŢIA CUCERITORII

Navigaţia, în urma acestei hotărâri, a fost extrem de grea; Columb o descrie într-un mod impresionant. Erau în august, în plin anotimp ploios, pe o coastă neprimitoare, unde furtunile se succedau,

alternând cu vânturile normale din est. Cei care au navigat pe ambarcaţiuni cu pânze ştiu că aceeaşi putere a vântului, dacă bate din spate sau din faţă, se poate numi fie briză bună, fie vânt puternic.

Amiralul a avut de luptat cu un curent violent produs de vânturile care-l împingeau, astfel încât caravelele se învârteau pe loc, nu înaintau decât foarte puţin, pierzând din nou această distantă când marea prea agitată le obliga să se întoarcă împotriva vântului din spate, încercau să ancoreze în timpul nopţii pentru a evita ciocnirea de stânci şi ca să examineze toată coasta, dar radele improvizate erau şi mai periculoase decât în larg.

Această navigare a durat patruzeci şi patru de zile, în care nu au străbătut decât 180 de mile, adică patru mile pe zi, echivalentul a şapte kilometri. Echipajele şi vasele erau deja greu încercate de ciclonul apărut la ieşirea din portul San Domingo şi de vremea rea. Amiralul, doborât de oboseală şi gută, a cerut să se construiască un fel de timonerie pe puntea *toldillei*, de unde putea să supravegheze şi să conducă manevrele stând întins.

Nicio clipă nu s-a gândit să schimbe drumul. Care este, totuşi, marinarul care „a îmblânzit marea, folosin-d-o împotriva vântului”, zguduit pe un vas gemând şi pârâind, în mijlocul ceţurilor, lovit de valuri, obligat, zile întregi, să fie atent în fiecare clipă şi care n-a gustat din voluptatea necunoscută celor de pe pământ: o navigare cu vântul din spate, când vasul alunecă liniştit, fără zgomot, când furtuna devine o adiere iar valurile

duşmănoase se transformă în blânde ajutoare? O simplă mişcare a cârmei, o îmbinare a vergilor, o scotă fixată şi Columb trecea din Infern în Paradis, fără teama vreunui reproş sau a vreunei remuşcări, pentru că ţinuturile dinspre vest erau şi mai necunoscute decât acelea spre care se îndrepta. Şi dacă astfel de idei îi străbăteau mintea, se întâmpla doar atunci când îl privea pe fiul său Fernando, dar acest copil de 14 ani, demn de tatăl său, dădea un bun exemplu de curaj şi înflăcărare. Amiralul îşi concentrase uimitoarea voinţă asupra misiunii pe care o avea de îndeplinit. Avea un singur scop: strâmtoarea nu putea să fie, nu trebuia să fie decât printre ţinuturile aflate mai degrabă la est decât la sud.

„În tot acest timp – scria el – nu am pătruns în niciun port; nici

n-aş fi putut. Furtuna continua şi torentele de apă, vârtejurile şi fulgerele parcă ne vesteau sfârşitul lumii. Vasele luau apă din toate părţile, pânzele erau sfâşiate, pierdusem ancore şi aparate, cabluri şi o mare parte din provizii. Echipajele erau foarte bolnave, toată lumea era îndurerată. Mai mulţi oameni se angajaseră să treacă la viaţa călugărească şi nu era niciunul care să nu fi promis vreun pelerinaj. Li se întâmplase de multe ori să se spovedească unul altuia".

În sfârşit, pe 12 septembrie, caravelele au ajuns la un promontoriu pe care l-au depăşit şi „Domnul le-a dat vânt bun şi curenţi potriviţi". Acestui cap, Columb i-a dat numele Gracias a Dias, în urma strigătului scos de tot echipajul – „Mulţumim, Doamne!"

De-a lungul coastei, spre sud, caravelele au trecut printre bancuri de recife şi au poposit la gura unui râu, trimiţând o barcă să facă aprovizionarea cu apă dulce, îngrămădirile de nisip de la gurile acestor râuri sunt extrem de periculoase, şi nici chiar în zilele noastre nu

este recomandabil să se navigheze pe acolo decât cu pirogile localnicilor. Aşa că ambarcaţiunea trimisă a eşuat la întoarcere şi întreaga încărcătură s-a pierdut. Cursul de apă a fost numit, din cauza tristeţii cauzate, Râul Dezastrului.

Coborând în continuare spre sud, Columb a avut parte de o mare liniştită, la sfârşitul lui septembrie, găsind un loc bun de acostare, în apropierea unei insule (în prezent, laguna şi portul Blenfield). Din păcate, o-dihna de care echipajul avea atâta nevoie, a fost dureros tulburată de atacurile roiurilor de ţânţari, care au dat şi numele acestei zone (Mosquito).

Pornind din nou pe 5 octombrie, amiralul a examinat coasta Los Mosquitos, ca şi pe cea care a primit mai târziu numele Costa Rica, a explorat două râuri, apoi întinsa lagună Chiriqui, ce putea adăposti cele mai mari flote ale lumii.

A observat că indienii din aceste regiuni aveau bijuterii masive de aur, mai ales la gât, „dar nu voiau nici să le vândă, nici să le schimbe. Ne-au vorbit despre mai multe locuri de pe coastă, unde ziceau că s-ar găsi mine de aur; ultimul era Veragua, situat la douăzeci şi cinci de leghe de locul unde ne aflam". Columb s-a hotărât să pornească într-acolo dar, în aceeaşi noapte, s-a stârnit o furtună puternică, şi a

fost nevoit să se refugieze într-un port. Cum, în acest moment, amiralul se gândea mai mult la strâmtoarea lui decât la minele de aur, a profitat de acest răgaz şi „a hotărât să nu se lase abătut din drum de minele pe care le considera deja dobândite”.

Caravelele şi-au continuat calea spre est şi au ajuns într-un golf mare, denumit Zarabora, actualul Golf al lui Columb, aflat la intrarea pe canalul Panamá. Apoi au ancorat la Puerto Bello, unde au rămas timp de şapte

zile, reţinuţi de o ploaie diluviană. Continuându-şi drumul, au avut iarăşi de înfruntat furtuni înspăimântătoare şi au intrat – cunoscând locul, ne întrebăm cum au reuşit – să se adăpostească la El Retrete, acum portul Escribanos.

Columb voia să continue explorarea coastei, dar a fost asaltat de un uragan, însoţit de ploi torenţiale. „Nu am văzut niciodată marea atât de agitată şi de plină de spumă. Vântul ni se împotrivea şi nu ne lăsa să înaintăm. Ne ţinea pe loc în această mare care părea să fie sânge, fierbând ca un cazan pe foc. Niciodată cerul nu arătase mai înspăimântător. A ars o zi şi o noapte ca un cuptor, aruncând săgeţi de foc şi în fiecare moment mă uitam dacă pânzele şi catargele nu fuseseră smulse. Fulgerele ne copleşeau cu o furie înfricoşătoare, încât credeam că va înghiţi vasele, în tot acest timp, apa din cer nu înceta să cadă. Nu putem spune că ploua, era ca un alt potop. Echipajele erau atât de hărţuite încât ajunseseră să-şi dorească moartea pentru a se elibera de tot răul”.

Flota lui Columb pare să fi trecut prin furtuni şi ploi extrem de violente. Şi unele, şi celelalte, au în această regiune a globului o reputaţie îndreptăţită. Aversele care însoţesc furtunile şi vânturile violente sunt aici de o forţă extraordinară. Pe 4 iunie 1871, s-a semnalat una care a dat o sută de milimetri cubi de apă în paisprezece minute, adică şapte milimetri cubi şi jumătate pe minut, în vreme ce cantitatea totală care cade la Paris este de cinci sute şaptezeci şi cinci de milimetri cubi într-un an întreg.

Pe 13 decembrie, un vârtej, fenomen destul de frecvent în aceste mări, a înaintat spre vase. Columb şi echipajele sale mai văzuseră aşa ceva înainte, în mările Lumii Noi, şi poate şi pe coastele de nord şi vest ale

Spaniei, dar acesta era extrem de periculos pentru ca-ravele.

Amiralul a aprins o candelă binecuvântată în felinarul de la pupa şi a trimis un herald pe *toldilla*, cu blazonul regal în mână, însemnul suprem al comandamentului. S-a încins cu cordonul Sfântului Francisc, şi-a luat spada cea mare cu mâner în formă de cruce şi a citit cu voce tare Evanghelia Sfântului Ioan. Astfel exorcizat, vârtejul sinistru s-a scufundat, iar echipajul, prosternându-se, a intonat *Salve Regina*.

Pe 17 decembrie, vasele au ancorat într-un golf, iar Columb spunea că „deşi am avut vreme bună pentru călătorie, corăbiile nu mai erau în stare să navigheze, iar oamenii mei erau bolnavi sau muribunzi”.

Căutarea febrilă a strâmtorii s-a desfăşurat între sfârşitul lui octombrie 1502 şi ianuarie 1503. De bunăvoie sau forţat de împrejurări, exploratorul a pătruns, înfruntând cele mai mari riscuri, în golfuri şi pe râuri, s-a îndreptat spre est, apoi s-a întors spre vest, revenind din nou spre est. A răscolit coastele, căutând să străpungă zidul care se înălţa între el şi oceanul ce l-ar fi purtat spre adevăratele Indii. Această parte este poate cea mai frumoasă, cea mai emoţionantă, a extraordinarei istorii a lui Columb.

Cu o intuiţie neliniştitoare şi genială care îi dă dreptate lui Roselly de Lorgues atunci când afirma că „acela care nu crede în supranatural nu-l poate înţelege pe Columb”, amiralul şi-a limitat căutările la șaizeci de mile de coastă. Dorea să găsească trecerea acolo unde ar fi trebuit să fie, acolo unde existase în erele geologice îndepărtate. A ajuns exact în punctul unde natura o închisese iar geniul oamenilor, peste câteva secole, avea să o redeschidă!

Mezogeea

Columb, inspirat şi mistic, a localizat, după cum am văzut, Paradisul terestru la sud de istmul unde căuta strâmtoarea.

Savantul francez Douville afirma că, atunci când studiem împărţirea fosilelor pe ere geologice, constatăm existenţa, în mările epocii secundare, a unei zone calde, privilegiată din punctul de vedere al dezvoltării fiinţelor; ea face ocolul Pământului, despărţind Eurasia de Africa şi America de Nord de America de Sud. Acestei mări

circulare, Douville i-a dat numele Mezogeea.

În această zonă – spune el – s-au înmulţit moluştele fosile lamelibranhiate din era secundară şi marile foraminifere şi tot aici s-au format cele mai importante zăcăminte de petrol.

Ultimele mari dislocări ale scoarţei terestre s-au produs aproape de coasta de nord, în timpul şi mai ales la sfârşitul eocenului, dând naştere unor mari şiruri de munţi: Pirineii, Alpii, Himalaya. Ca o contralovitură a acestor mişcări, Mezogeea a fost tăiată de ridicarea regiunii cuprinse între Marea Mediterană şi Oceanul Indian, Egipt şi Arabia, Palestina, Egeida (scufundată de atunci) şi Asia Mică.

Dar zona mezogeeană nu a încetat să joace un rol important în dezvoltarea vieţii, mai ales în repartizarea faunei terestre. La poalele acestui nou masiv, cel mai vechi de pe continentul nostru, s-au dezvoltat vechile civilizaţii umane: cea egipteană, cea caldeeană şi cea greacă. Pe acest munte au luat naştere marile religii: iudaismul, creştinismul şi mahomedanismul.

COLECŢIA CUCERITORII

js\sg ss\ag în America, limita nordică a Mezogeei pornea din nordul Californiei, urmând îndeaproape paralela de 32° latitudine nordică; marginea sudică pornea de la Santa Fé de Bogotá, la 5° latitudine nordică şi urca spre insula Trinidad (10° latitudine nordică).

Nu este uimitor să vedem cum Columb a căutat strâmtoarea exact în regiunea unde, prin ridicare, pământul a despărţit Mezogeea, despărţindu-i apele, şi că a localizat Paradisul terestru pe malul acestei mări binefăcătoare, leagăn al civilizaţiei umane!

Dacă într-una din debarcările sale ar fi înaintat câţiva kilometri pe uscat, ar fi avut confirmarea ideii sale, dar bucuria i-a fost refuzată. Abia în 1513, Balboa, într-un raid, a ajuns pe o înălţime de unde a contemplat apele Oceanului Pacific.

Minele de aur de la Veragua învins în încercarea de a găsi calea de trecere, Columb s-a întors spre minele de aur indicate de indieni în punctul pe care-l numeau Veragua şi a pornit în căutarea lor. Din nou lovit de vânturi şi curenţi, i-a dat acestei coaste un nume care s-a păstrat, Costa de las Contrastes. Nu a putut pătrunde pe râul Veragua, la capătul golfului devenit San Cristofor, dar a ajuns la gura de vărsare a unui alt râu, la şase kilometri spre vest, atât de îngustă că nu se vedea decât o vale formată între coline, în sfârşit, pe 6 ianuarie 1503,

profitând de umflarea cursului de apă pe care l-a numit Bethleem, fiind în ziua Epifaniei, a depăşit acumulările de nisip de la gura râului şi s-a instalat pe el, în apropiere de vărsare.

CRISTOFOR COLUMB

Quibian, şeful indienilor din regiune, a fost mai întâi deosebit de primitor, conducându-l pe Bartolomeo la minele de aur. Acolo au construit un fort; Columb, blocat de scăderea apelor, nu aştepta decât ca râul să se umfle din nou, pentru a se întoarce în Spania, lăsându-l pe Bartolomeo cu douăzeci şi patru de oameni şi *Gal-lego*.

În acest moment, s-au ivit îndoieli asupra sincerităţii sentimentelor prieteneşti ale lui Quibian. Diego Mendez, scutier pe San *Yago de Paloş*, care avea să se remarce mai târziu prin eroismul său, a recunoscut, în urma unei excursii pe care a întreprins-o singur, că temerile erau îndreptăţite. Bartolomeo a urcat atunci pe cursul râului cu o barcă şi l-a făcut prizonier pe Quibian, după o luptă scurtă. Din nefericire, cârmaciul Juan Sánchez, „un om cinstit", cum avea să-l eticheteze amiralul, pentru a sublinia că nu avea nicio vină, a scăpat, din întâmplare, ostatecul. Lucrurile păreau să decurgă în linişte şi, după înălţarea fortului, Columb, profitând de o creştere a nivelului apelor în aprilie, a ieşit cu cele trei caravele, ancorând în larg la trei mile de ţărm. A doua zi, noii colonizatori au venit să-şi ia rămas-bun de la tovarăşii lor care se ambarcaseră. Indienii i-au atacat atunci pe Bartolomeo şi pe Diego Mendez rămaşi doar cu douăzeci de oameni la ţărm. Au fost respinşi cu uşurinţă. Dar, cum ar fi trebuit să golească butoaiele şi să uşureze mult vasele pentru a depăşi bancul de nisip, Diego Tristan, comandantul caravelei *Capitona*, a pornit în susul râului într-o barcă, alături de doisprezece oameni, pentru a face plinul de apă dulce. Băştinaşii i-au lăsat să se apropie şi i-au atacat prin surprindere, masacrându-i. Unul singur, dulgherul Juan de Noya, a reuşit să scape înot.

COLECŢIA CUCERITORII

Spaniolii rămaşi pe pământ au considerat atunci situaţia scăpată de sub control şi s-au îmbarcat pe *Gal-lego*, vrând să iasă de pe râu. Eforturile le-au fost zadarnice, căci apele scăzuseră din nou şi se găseau prizonieri.

Pe de altă parte, amiralul, văzând că oamenii plecaţi după apă nu se întorceau, era din ce în ce mai neliniştit; marea devenise agitată,

împiedicând comunicarea cu ţărmul. După patru zile de aşteptare, un marinar de pe *Vizcaina*, Pedro Ledesma de Sevilla, a înotat până la fort şi, la întoarcere, i-a povestit totul comandantului.

Columb, căzut în cea mai neagră disperare, „văzându-i plângând în jur cu lacrimi fierbinţi pe toţi căpitanii, copleşit de oboseală, a adormit gemând şi a auzit, într-un fel de delir cauzat de suferinţele morale unite cu durerea fizică, o voce blândă”, care îi murmura, ridicându-i curajul. Această viziune cerească, pe care o descrie în *Leftera rarisima*, a rămas clasică, pe bună dreptate. „O, nesăbuitule! Ţi-ai pierdut credinţa în Dumnezeul tău, Dumnezeul tuturor oamenilor? Ce a făcut el mai mult pentru Moise şi David, robii lui? De când te-ai născut, a avut mare grijă de tine. Când ai ajuns la vârsta pe care ţi-o sortise, a făcut să-ţi răsune numele pe tot pământul. Ţi-a dat Indiile, această parte bogată a lumii, tu le-ai împărţit cui ţi-a plăcut şi ţi-a dat puterea să faci astfel. Ai primit de la el cheile barierelor Oceanului, închise până atunci cu lacăte grele; poruncile îţi sunt ascultate în ţinuturi întinse şi ai dobândit gloria nepieritoare printre creştini.

Ce a făcut mai mult pentru poporul lui Israel, când l-a scos din Egipt? Sau pentru David, pe care l-a înălţat

de la un biet păstor ce era până la tronul ludeei? întoarce-te la Dumnezeul tău, recunoaşte-ţi greşeala, căci bunătatea lui este nesfârşită, bătrâneţea nu te împiedică să faci lucruri mari. El ţine în mâini cele mai strălucitoare moşteniri. Avraam nu avea oare mai mult de o sută de ani când s-a născut fiul său, Isaac, iar Sara nu era nici ea tânără?

Ceri un ajutor, dar răspunde: cine te-a întristat mai mult? Dumnezeu sau oamenii? Dumnezeu lasă întotdeauna favorurile pe care le-a dat şi nu-şi încalcă niciodată promisiunile făcute; odată dăruite, el nu spune niciodată că alta îi era voia şi nu se potrivesc cu ea. El nu-l face pe martir să sufere pentru a-şi arăta puterea. După vorbă îi este şi fapta, îşi îndeplineşte făgăduielile, şi aşa face mereu. Iată ce a făcut Creatorul pentru tine, şi ce a făcut pentru toţi. Arată-i acum răsplata oboselii primejdiilor prin care ai trecut servindu-i pe ceilalţi.

Eram pe jumătate mort când ascultam toate acestea. Dar nu am putut să găsesc niciun răspuns la cuvintele atât de adevărate; nu pot

decât să-mi deplâng greşelile. Cel care mi-a vorbit, oricine ar fi fost, a încheiat astfel: – Nu te teme, nădăjduieşte mai departe; toate aceste fapte sunt înscrise în marmură şi nu fără motiv”.

După nouă zile de furtună, timpul frumos a revenit, permiţând restabilirea comunicaţiilor, şi marinarii au construit un convoi din două pirogi şi bărci care, în patru zile, făcând şapte drumuri, au transportat proviziile de alimente, materialele şi pe toţi oamenii pe vasele din radă. *Gallego*, în stare jalnică, a fost abandonat pe râu.

Columb, oprit de împrejurări, a eşuat în întemeierea unei colonii bogate, dar Spania a profitat din plin

COLECŢIA CUCERITORII

de descoperirile şi de experienţa sa.

Hotărârea iniţială a amiralului era să se întoarcă direct în Europa. Dar starea vaselor şi a echipajelor era atât de precară încât prudenţa l-a făcut să se întoarcă la Española.

Escadra a ridicat ancora în ziua de Paşte, navigând spre est. Ne putem întreba dacă amiralul a ales această direcţie sau a fost o întâmplare. De-a lungul coastei Panamá, există un contracurent local care atinge pe alocuri, mai ales în regiunea Porto Bello, până la două-trei noduri, suficient pentru a antrena caravelele. Pe de altă parte, Columb era un navigator cu experienţă, care ştia să profite de observaţiile sale şi îşi dăduse seama că trebuia să se îndrepte spre est, pentru a evita curentul general nord-vestic şi a nu devia de la calea cea bună. Poate că undeva, în fundul inimii, mai licărea o speranţă că va găsi trecerea mult căutată.

Viermii-de-corăbii >

Abia îşi începuseră drumul, când Columb a fost nevoit să abandoneze *Vizcaina* la Porto Bello. Era – se spune – roasă în întregime de viermi.

Ce putea fi acest corp care cauza pierderea cara-velelor? Vierme este, în orice caz, un nume impropriu, căci nu există anelide care să distrugă lemnul scufundat. Agenţii care atacă vasele de lemn sunt de trei feluri: ciuperci, o specie de crustacee şi, în special, moluştele.

Crustaceul – *Chelura Limnoria* – este destul de rar. Se aseamănă cu un crevete mic sau cu un purice-de-mare; el sapă în lemn cavităţi rotunjite, cu o formă

MAI: EA CAfeAÂB – ilj Oll.

? r., >/> >
— x să iyli. = o-wt Li
— V JTţ-şir
să le
Harta locală a celei de-a patra expediţii

caracteristică. Sunt întâlniţi mai ales în America şi în Australia.

Printre ciupercile care distrug lemnul corăbiilor, cauzându-i „putrezirea”, cele mai importante sunt *Phel-linus cryptarium*, *Coniophora cerebella*, *Trametes vapo-raria* şi *Merulius lacrymans*. Dar dacă una sau mai multe dintre acestea au contribuit la distrugerea cara-velelor lui Columb, ele nu au fost nici cauza unică, nici cea principală.

Este vorba despre o moluscă. Amiralul o desemnează cu numele de vierme: nu poate fi crezut, dar nici nu i se poate reproşa, pentru că multă vreme a fost denumit astfel şi acum, încă, marinarii şi constructorii păstrează acest nume, mai degrabă din obişnuinţă decât din neştiinţă. Aceste animale, *teredo*, sunt cunoscute, în general, sub denumirea de viermi-de-corăbii, formând o specie de moluşte lamelibranhiale.

Au aspectul unui vierme alb, de dimensiuni medii, o specie din Europa putând să atingă, totuşi, şi treizeci de centimetri. Sunt în stare să pătrundă în lemnul cel mai tare, plutitor sau înfipt ca pilon în apa mării. Unele specii trăiesc în apă dulce.

În partea din faţă, care pătrunde cel mai adânc în galeria săpată, viermele are o formă rotunjită, a cărei parte ventrală reprezintă piciorul, în timp ce părţile laterale şi dorsală sunt protejate de două valve mici, semisferice şi o cochilie rudimentară, lungă cam de un centimetru. Suprafaţa exterioară a fiecărei valve are, în regiunea anterioară, striaţii foarte fine, cu dinţişori microscopici, extrem de numeroşi.

În partea posterioară, corpul se prelungeşte cu o coadă bifurcată, care corespunde sifoanelor celorlalte

acefale. Cel ventral este sifonul branhia! sau inspirator, prin care sunt aspirate apa şi hrana, compusă din plante mici sau animale pelagice microscopice; cel dorsal, mai mic, este sifonul anal sau

exalant, prin care sunt expulzate apa care a servit schimbului respirator, ouăle, materiile fecale şi lemnul excavat. La baza sifoanelor, în părţile moi, are o pereche de apendice calcare, a căror formă depinde de specie şi care pot fi simple sau articulate. Când animalul este agitat, îşi retrage sifoanele iar apendicele, apropiindu-se, îl protejează, închizând galeria pe care a săpat-o.

Din oul viermelui-de-corabie, iese un embrion care mai întâi înoată liber, dezvoltându-se într-o valvă dublă. Curând, se fixează pe o bucată de lemn, pe care o zgârie şi o sapă cu marginea valvelor, prevăzută cu dinţi. Această larvă, care a secretat un rest de tub calcar, îşi lungeşte corpul, iar în două săptămâni îşi ia forma caracteristică. Munca de distrugere începe.

Se admite, în general, că animalul roade lemnul cu valvele tăiate oblic. Unii cred că acţionează ca o pilă sferică mişcată în interiorul unui glob, de acelaşi diametru, alţii – ca un cleşte, iar alţii – printr-o mişcare de du-te-vino.

Pe măsură ce animalul sapă în lemn, el se măreşte şi se alungeşte, iar galeriile sunt tapetate cu depunerea de calcar pe care o secretă. Când sunt mai mulţi viermi-de-corabie pe o bucată de lemn, galeriile lor se alătură, se intersectează, fără să se confunde. Dacă, la exterior, lemnul pare sănătos, presărat cu găurele minuscule care abia se văd (orificiile iniţiale), interiorul este complet distrus, gata să se prăbuşească. Cea mai bună comparaţie este cea pe care însuşi Columb a făcut-o, spunând

că „lemnul caravelelor era ca un fagure de albine”.

Pagubele aduse de viermii-de-corăbii sunt înfricoşătoare, adesea fiind făcute cu o viteză extraordinară.

Între 1730 – 1732, Olanda abia a scăpat de la prăbuşirea digurilor protectoare, roase de aceste moluşte. La Plymouth şi Devonport, au făcut pagube în valoare de peste 8.000 de livre într-un singur an. În America, aproape de Louisville din 40 de centimetri de ţăruşi, 35 a trebuit să fie schimbaţi după numai şase luni. Viermii atacă uneori şi cablurile. Celui din portul Darwin din Singapore, instalat în 1872, în foarte scurtă vreme i-au ros învelişul din fier galvanizat şi i-au distrus izolarea nodului de cupru. Reparaţiile au costat o mulţime de bani şi a fost nevoie să se fabrice un cablu supus mai întâi testului

viermilor-de-corăbii.

Exemple uluitoare de daune aduse de aceste moluşte s-ar întinde pe volume întregi. Ele se găsesc în toate mările, dar acţionează cu precădere în apele calde. Americanii au înfiinţat o serie de laboratoare pe coastele Atlanticului şi Pacificului, unde se fac studii menite să combată atacul viermilor-de-corăbii, iar englezii, la rândul lor, au creat echipe însărcinate cu cercetări asemănătoare, atât în metropolă cât şi în colonii.

Frigul, în zona noastră, şi nămolul, în regiunile călduroase, dăunează înmulţirii acestor viermi. Un singur duşman s-a crezut că ar avea, *Nereilepas jucata*, şi s-a propus ca acest vierme să fie introdus din Europa în Australia, pentru a distruge moluscă. Din nefericire, cercetătorii au înţeles mai târziu că cele două specii convieţuiau în pace şi bună înţelegere.

Au fost propuse diverse mijloace pentru a feri lemnul de atacul viermilor-de-corăbii: modificări aduse la

suprafaţă, precum carbonizarea, dublările cu cupru1), impregnarea lemnului cu diferite substanţe, dintre care cea cu ulei de creozot pare a fi cea mai bună.

Pentru corăbii, dublarea cu aramă, cu condiţia să fie bine făcută, este un bun mijloc de combatere, dar foarte costisitor, fiind înlocuit prin vopsirea submarină pe baza unor substanţe chimice, procedeu care trebuie să se repete frecvent.

Pe vremea lui Columb, niciuna din aceste metode nu era cunoscută, marinarii mulţumindu-se să acopere coca vasului cu smoală, preparată cu ulei de balenă. Procedeul era eficient, dar trebuia repetat des. Ştim că, în timpul celei de-a patra expediţii, caravelele au navigat mult fără să careneze, favorizând atacul inamicilor, în plus, rezervele de smoală, imposibil de refăcut, au fost rapid terminate.

Ne ajunge afirmaţia lui Columb că bordajul arăta ca un fagure pentru a putea avea certitudinea că vasele erau victimele viermilor-de-corăbii.

Constatarea este interesantă, pentru că ei nu vor fi menţionaţi decât în lucrările naturaliştilor din secolele XVI şi XVII; se pare că ar fi fost aduşi în Olanda pe vasele care veneau din Indii.

Este inexact. Anticii cunoşteau aceste animale distrugătoare;

numele Teprjuwv este menţionat pentru prima oară într-o piesă a lui Aristofan. Corul povesteşte o întâlnire dintre două trireme, dintre care una preferă să

1) Americanii au avut ideea de a acoperi stâlpii de lemn cu ciment, dar o altă moluscă litofagă (mâncătoare de pietre) a venit în ajutorul confratelui xilofag (mâncător de lemn), rozând cimentul, prin care i-a deschis, astfel, o cale de trecere (n.a.).

COLECŢIA CUCERITORII

rămână pradă viermilor decât să fie angajată în vreo expediţie renumită.

Teofrast spunea că nu există lemn care să i se poată împotrivi, pe mare, acestui pericol, despre care amintesc Ovidiu, Pliniu şi Vitruviu. Este inutil să cităm alte fapte sau autori căci descoperirea de fosile de viermi datând din era terţiară în mările Europei este una din cele mai bune dovezi ale existenţei lor anterioare care pot fi invocate.

Columb nu a adus viermii din Europa, caravelele sale fiind invadate de cei din Marea Antilelor. A fost, totuşi, printre primii, dacă nu primul care i-a semnalat în această regiune şi, dacă deplânge dezastrul produs, faptul că nu manifestă deloc uimire în faţa acestor distrugeri dovedeşte că deja cunoştea agentul distrugător.

Să încheiem această trecere în revistă semnalând că şi cele mai recente instrucţiuni nautice iau în consideraţie faptul că indienii de pe coasta Panamá îşi construiesc şi în prezent pirogile din cedru sau un lemn roşu foarte tare, numit calli-calli, rezistent la viermi.

Refugiul

Capitona şi *San Yago de Paloş* şi-au continuat drumul spre est până în apropierea golfului Darrien şi, pe l mai, au schimbat direcţia spre nord. În ciuda precauţiilor luate de a se îndrepta „spre Orient”, părăsind Veragua, curenţii şi vânturile au purtat vasele spre Cuba până la Grădinile Reginei.

„De aici – scrie Columb – am pornit spre Es-panola, am navigat două zile cu vânt bun. Apoi s-a întors împotriva noastră. Puterea mării m-a obligat să mă

CRISTOFOR COLUMB

întorc fără vele; am ancorat lângă o insulă unde am pierdut mai întâi trei ancore, iar la miezul nopţii, pe o vreme atât de rea încât credeam că lumea avea să se răstoarne, s-au rupt şi cablurile celuilalt

şi a venit spre al nostru cu atâta putere încât este un miracol că nu s-au făcut amândouă bucăţi. Prin voia Domnului, singura ancoră care ne-a rămas ne-a adus salvarea. După şase zile, când vremea se calmase, mi-am continuat drumul”.

A trebuit să mai aşteptăm opt zile la Macaca, în sudul Cubei, apoi am plecat din nou. Dar orice speranţă de a ajunge la Española a fost pierdută chiar de la ridicarea ancorei: „cu trei pompe, cuve, tinete şi cazane nu putea fi scoasă apa care intra în vas şi nu exista nicio soluţie pentru a ne împotrivi distrugerilor cauzate de viermi”.

Nu este de mirare că oamenii erau descurajaţi! Ni s-a întâmplat şi nouă, într-o zonă unde nu puteam aştepta alt ajutor decât de la noi înşine, când trebuia să pompăm douăzeci şi trei de ore din douăzeci şi patru pentru a menţine vasul pe linia de plutire. Excelentul nostru echipaj avea moralul ridicat, dar am putut să ne dăm seama, ca de altfel toţi cei care au trecut printr-un asemenea moment, că era încercarea cea mai grea prin care puteau trece marinarii.

Plutind încet, cele două caravele au intrat, în sfârşit, în portul Santa Gloria, pe coasta nordică a Jamaicăi. Amiralul le-a legat între ele şi le-a tras la mal. Restul de provizii a fost dus, înainte de a se umple calele cu apă, pe punte, unde au încropit acoperişuri din foi de palmier, iar întreprinzătorul Diego Mendez, străbătând împrejurimile, s-a înţeles cu şefii locali să primească provizii în schimbul unor mărunţişuri.

COLECŢIA CUCERITORII

Raidul lui Diego Mendez

Vasele, totuşi, nu puteau fi reparate şi oamenii nu mai aveau nici bărci. Columb i-a cerut lui Diego Mendez să plece într-o pirogă după ajutoare, la Española. Acesta, la fel de generos pe cât de viteaz, a răspuns că, „pentru a nu fi acuzat că vrea întotdeauna să primească misiuni a căror îndeplinire însemna o mare onoare, ar dori ca, mai întâi, propunerea să le fie făcută şi celorlalţi”. Amiralul i-a îndeplinit dorinţa, dar nimeni nu a acceptat misiunea, fiind considerată o nebunie. Diego Mendez s-a hotărât atunci să încerce. I-a adăugat o chilă unei pirogi indiene, i-a pus în partea din faţă şi din spate două pavoaze, a uns-o cu catran şi grăsime şi a pornit la drum cu câţiva indieni.

Această traversare era dintre cele mai temerare; distanţa dintre

Santa Gloria (Jamaica) şi Azoa (Española) era de patru sute zece mile marine. O sută opt mile urmau să fie străbătute în plină mare, iar restul de-a lungul coastelor nu prea cunoscute şi, în general, neospitaliere.

Ajuns în extremitatea nord-estică a Jamaicăi, Diego Mendez a fost prins de indieni, dar a reuşit să scape şi să se întoarcă la caravele. A pornit din nou la drum, însoţit, de această dată, de Bartolomeo Fieschi, un alt tovarăş credincios al lui Columb, cu două pirogi, pe fiecare îmbarcându-se patru spanioli şi şase indieni. Bartolomeo Columb i-a escortat până la capul nord-estic, unde timpul rău i-a obligat să aştepte alte patru zile.

Traversarea, până la insuliţa Navesa, a fost extrem de dificilă. Două zile şi o noapte au luptat echipajele

Împotriva oboselii, căldurii şi ceţii; doi indieni au murit. La Navesa, echipajele şi-au împrospătat proviziile cu apă de ploaie adunată din crăpăturile stâncilor şi, după o zi de odihnă, au pornit la drum. La patru zile de la plecarea din Jamaica, pirogile au ajuns la Española. Bartolomeo Fieschi ar fi trebuit şi dorea să se întoarcă la Santa Gloria, să-l anunţe pe amiral despre sfârşitul fericit al călătoriei, dar însoţitorii săi indieni şi spanioli au refuzat să facă această cale; astfel, s-a văzut nevoit să rămână şi el, în timp ce Diego Mendez, cu şase indieni nou recrutaţi, chiar de acolo, a continuat să navigheze de-a lungul coastei, încă două sute patruzeci şi patru de mile, ajungând la Azua.

Acolo, a aflat că guvernatorul Ovando era la Xara-gua. Fără nicio secundă de răgaz, Mendez a pornit singur, prin pădure, călătorind mai mult noaptea, pentru siguranţă. L-a găsit, în sfârşit, pe Ovando şi, dacă cele scrise de Diego Mendez în testamentul său sunt adevărate, acesta „l-a forţat să rămână şapte luni, până când a ars sau a spânzurat optzeci şi patru de şefi indieni, stăpâni şi vasali, printre care era şi Anacoana, cel mai puternic suveran al insulei, de care toţi ceilalţi ascultau”. Abia după acest răstimp, Mendez s-a putut întoarce la San Domingo, unde a cerut să i se pregătească în mare grabă un vas pentru a merge în ajutorul amiralului şi al însoţitorilor săi.

Povestirea lui despre situaţia lui Columb şi inerţia guvernatorului i-a făcut să murmure pe spaniolii din San Domingo; Ovando şi-a schimbat atitudinea, părând să fie doritor de a-i salva pe

naufragiaţi. Un vas de mic tonaj, a cărui comandă i-a fost încredinţată lui Diego de Escobar, fostul om de încredere al lui Roldan, a pornit oficial spre Jamaica.

La întoarcerea sa în Spania Diego Mendez avea să fie înnobilat pentru minunata călătorie, suveranii oferindu-i arme pe care era figurată o pirogă, în testamentul său, le-a cerut urmaşilor „să cumpere o piatră mare, cea mai bună pe care o vor găsi, să i-o aşeze pe mormânt, iar în mijlocul ei să fie gravată o pirogă, un arbore scobit în care navighează indienii, pentru că într-un asemenea vas a călătorit el trei sute de leghe; u dedesubt, cerea să se graveze un singur cuvânt: BARCĂ".

Cele douăsprezece luni de părăsire în acest timp, lucrurile luaseră o întorsătură urâtă la Santa Gloria.

Indienii, maltrataţi de unii dintre spanioli şi sătui de bucăţile de sticlă colorată pe care le primeau, aduceau puţine alimente şi foamea începuse să se facă simţită. Pe 11 ianuarie 1504, Francisco Porras, căpitanul corăbiei *San Yago de Paloş* şi fratele său, notarul-ofiţer Diego Porras, au luat patruzeci şi opt de oameni sănătoşi, i-au îmbarcat în pirogi încărcate cu tot ce puteau duce şi i-au părăsit pe amiral, pe fratele şi fiul său, ca şi pe cei bolnavi şi şchiopi.

O pală de vânt i-a readus pe dezertori pe uscat şi nici a doua încercare n-a avut mai mult succes. Din nefericire, cei doi Porras şi însoţitorii lor, odată întorşi pe insulă, s-au stabilit la o oarecare distanţă de corăbii, tiranizând indigenii, făcându-i să-i privească şi mai duşmănos pe europeni.

Columb, însă, a reuşit să se facă respectat şi ascultat de indieni, dându-le de înţeles că eclipsa de lună de

pe l martie 1504, produsă la ora şase seara, pe care o prevăzuse, era o manifestare a atotputerniciei lui şi a relei lor voinţe.

Trecuseră opt luni de la plecarea lui Mendez şi toţi îl credeau pierdut, când a sosit în radă caravela trimisă de Ovando. Escobar nici măcar nu a debarcat, mulţumindu-se să trimită o ambarcaţiune care, la capătul căngii, i-a înmânat lui Columb o scrisoare în care guvernatorul se scuza că nu putuse trimite o corabie cu un tonaj suficient de mare pentru a fi repatriat împreună cu toţi însoţitorii săi. Apoi, în batjocură,

le-au trimis naufragiaţilor, la capătul undiţei, o ciozvârtă de porc şi un butoiaş cu vin. Această atitudine a trimisului guvernatorului este atât de înjositoare pentru el, încât ne face să ne abţinem de la orice comentariu.

Totuşi, Columb a încercat să-şi facă oamenii să creadă că vasul lui Escobar nu era decât avangarda şi a vrut să discute cu răzvrătiţii Porras. Aceştia i-au răspuns încercării de a lua legătura atacând pontoanele, dar Bartolomeo i-a respins, a contraatacat, i-a pus pe rebeli pe fugă şi l-a făcut prizonier pe Francesco Porras. Calmul i-a urmat acestei furtuni.

Sfârşitul vieţii marinăreşti a lui Columb în sfârşit, pe 28 iunie 1504, la douăsprezece luni şi cinci zile după eşuarea vaselor la Santa Gloria, două caravele au ajuns în port. Diego Mendez, neprecupeţind niciun efort, reuşise să afreteze o navă iar guvernatorul, neliniştit de această dată de manifestările opiniei publice, sfârşise prin a mai trimite una. i;

COLECŢIA CUCERITORII

Caravelele, încărcate cu alimente, erau comandate de Diego Salcedo, cunoscut sub numele „negustorul de parfumuri”, pentru că, după ce fusese scutier pe unul din vasele lui Columb, obţinuse, în 1499, dreptul de a vinde săpun în Indii. Foarte devotat amiralului, a fost, la cererea sa, desemnat oficial de suverani pentru a reprezenta interesele lui Columb la Española.

Naufragiaţii s-au îmbarcat pe caravelele lui Salcedo, dar a fost nevoie de cincizeci şi două de zile de luptă împotriva vânturilor puternice pentru a ajunge la San Domingo.

Suferind de gută şi de o dureroasă oftalmie, îmbătrânit de oboseală şi de griji, amiralul a fost primit cu respect şi amabilitate de locuitori. Ovando însuşi s-a văzut obligat să li se alăture supuşilor săi, cel puţin în aparenţă, dar relaţiile lor au rămas încordate şi Columb a înţeles că trebuia să-şi grăbească plecarea.

A pregătit corabia afretată pe cheltuiala proprie de Diego Mendez şi a armat o alta, a cărei comandă i-a încredinţat-o fratelui său, Bartolomeo.

Pe 12 septembrie, au ridicat ancora, dar, chiar de la plecare, timpul rău şi-a făcut simţită prezenţa, caravela lui Columb a pierdut catargul cel mare şi amiralul a trebuit să treacă pe aceea a fratelui său,

în timp ce a lui făcea cale întoarsă spre Española.

Drumul de întoarcere al acestei ultime expediţii nu ne reţine prea mult atenţia până în Azore, traseul a fost paralel cu acela al primei călătorii, la 200 de mile spre sud.

Vremea urâtă i-a însoţit aproape tot drumul. Pe 9 octombrie, din pricina unui vânt puternic, marele catarg s-a rupt. Sub îndrumarea lui Columb, au fost luate bucăţi de lemn din puntea teugei, ca să-l consolideze

Columb pe patul de moarte

COLECŢIA CUCERITORII

printr-o îmbinare, înmulţind punctele de legătură. La câteva zile, a fost rândul catargului velei foc, avaria fiind reparată prin aceeaşi metodă. Dar trebuia, de acum, să aibă mare grijă de velatură şi caravela mai avea l.800 de mile de străbătut până în Spania. Marea ghicea că admiratorul ei înflăcărat avea s-o părăsească şi nu se putea resemna cu acest abandon.

În sfârşit, pe 7 noiembrie 1504, după două luni de traversare şi doi ani şi jumătate de rătăciri, Amiralul Oceanelor, învingătorul Mării întunecate, intra în San Lucar împins de vântul puternic din vest, cu vasul într-o stare jalnică.

Între 1502 – 1504, optsprezece expediţii oficiale, sub diferite pavilioane, porneau spre vest. Dacă reluăm cifrele prezentate mai înainte, constatăm că între 1493, de la descoperirea Americii şi 1504, anul întoarcerii lui Columb din ultima sa expediţie, au fost, fără a pune la socoteală expediţiile clandestine şi cele rămase necunoscute, optzeci şi una de expediţii oficiale. Mai mult de două sute de vase au traversat Atlanticul.

* * *

La scurtă vreme după sosire, Cristofor Columb a aflat că regina Isabella, marea lui protectoare, murise; a avut, totuşi, suprema consolare de a şti că putuse să citească *Lettera rarisima*, adusă de către Diego Mendez.

Regele Ferdinand l-a primit cu bunăvoinţă, dar l-a expediat la fel de repede cum îl primise.

Infirm, sărac, părăsit, Columb nu a renunţat niciodată să-şi revendice drepturile sale şi pe ale copiilor săi, punând la cale noi planuri de explorare.

L-a trimis pe Bartolomeo să-i susţină cauza în faţa moştenitorilor reginei Isabella, Jeanne şi Filip cel Frumos.

Nu avea să-şi revadă fratele iubit; chinuit de boală, după ce a dictat ultimele sale dorinţe, s-a spovedit, a primit ultima împărtăşanie în prezenţa fiului său Diego şi a credincioşilor săi tovarăşi de navigaţie, Bartolomeo Fi-eschi şi Diego Mendez, iar pe 20 mai 1506, „cel mai curajos geniu de care vorbeşte istoria lumii" – cum îl numea Henry Harrisse – a murit la Valladolid, murmurând:

În manus tuas Domine commendo spiritum meurul!

Cristofor Columb a fost îngropat într-un mormânt sărăcăcios, la Valladolid, la mănăstirea Santa-Maria de la Antigua. În 1513, regele Ferdinand, după o ceremonie pompoasă la catedrala din Sevilla, i-a depus osemintele în mănăstirea Santa-Maria de la Cuevas, pe malul fluviului Guadalquivir, unde au fost aduse şi rămăşiţele pământeşti ale fiului său, în 1526. Doña Maria de Toledo, în 1536, a transportat sicriul socrului său dincolo de Marea Ocean, în corul catedralei din San Domingo.

Pe 22 iulie 1795, tratatul de la Basel, ca răsplată a cuceririlor făcute la sud de Pirinei, trecea în posesia francezilor porţiunea aflată sub ocupaţie spaniolă din insula San Domingo. Amiralul Don Gabriel de Aristigabal a obţinut uşor de la guvernul francez autorizaţia de a transfera cenuşa lui Columb în Cuba. Pe 20 decembrie, în acelaşi an, după o ceremonie magnifică la catedrală, rămăşiţele navigatorului au trecut de pe o brigantină franceză, numită, din întâmplare, *La Découverte*, pe nava spaniolă *San Lorenzo*, pentru a fi duse la Havana.

Navele prezente le-au dat toate onorurile datorate unui amiral. Astfel, marinarul remarcabil – care nu şi-a

1) încredinţez, Doamne, în mâinile tale, sufletul meu (latină).

pierdut niciodată rangul – a fost, la două sute nouăzeci de ani de la moartea sa, consacrat oficial în grad, de două naţiuni mari, nobile şi generoase.

Într-o ultimă călătorie, relicvele lui Columb au revenit în Spania, fiind depuse într-un superb mausoleu la catedrala din Sevilla.

* * *

Nu credem că se impune vreo concluzie; poate doar să repetăm

ceea ce iese din obişnuit în viaţa lui Columb.

Punând în joc toate atuurile – puţine – ale epocii în care trăia, Columb şi-a conceput expediţia, a condu-s-o şi s-a întors după ce a spulberat spaimele legendare şi a învins Marea Ocean.

Acuzaţiilor de incompetenţă, le-a răspuns întorcându-se de trei ori în Lumea Nouă, în ciuda vârstei şi a infirmităţilor, adăugând de fiecare dată noi descoperiri.

Poate că oamenii, fără să ştie, au ajuns pe noul continent înaintea lui, dar nici cunoştinţele geografice, nici echilibrul social nu fuseseră schimbate şi Columb este şi va rămâne descoperitorul Americii.

A fost fidel devizei sale, care ar trebui să fie deviza oricărui marinar: „Oricine se dedă practicării navigaţiei trebuie să cunoască tainele lumii din adâncuri”.

A descoperit sau a semnalat decimarea magnetică, Marea Sargaselor, vânturile alizee, Gulf Stream-ul…

A fost un slujitor al ştiinţei şi, în toate sensurile cuvântului, *a fost un marinar*.

Nu pretindem că a fost cel mai mare marinar din toate timpurile şi nu avem niciun interes să-l comparăm cu ceilalţi; le lăsăm altora plăcerea de a-i stabili

CRISTOFOR COLUMB

valoarea şi opera – cu cât vor fi mai mulţi oameni de seamă, cu atât ne vom bucura mai mult. Vasco da Gama, Cabral, Magellan… au fost mai buni navigatori decât el? Nu contează: fiecare, prin calităţile lor şi prin munca lor minunată, merită recunoştinţa admirativă a umanităţii.

Columb, totuşi, are o strălucire deosebită pentru că a fost iniţiatorul, a deschis o cale nouă. Nansen nu a atins Polul Nord, dar numele său va domina întotdeauna istoria Arcticii, pentru că expediţia lui s-a născut dintr-o idee. Polul Sud a fost descoperit pentru că Gerlache, cel dintâi, a îndrăznit să înfrunte gheţurile veşnice, iar Scot, după de a străbătut „bariera”, a dovedit că urma o „calotă”, unde se scurgeau gheţarii.

Columb, pentru că a conceput un plan genial şi a îndrăznit să-l ducă la îndeplinire, a fost mai mult decât descoperitorul Lumii Noi, depăşind limitele necunoscute ale mărilor.

Orice om de geniu are defecte şi săvârşeşte greşeli, dar, fără încetare, plăteşte din plin pentru ele; pentru Columb a fost mai greu decât pentru ceilalţi, dar a dat dintotdeauna exemplu.

Dacă la gloria istoriei s-a adăugat şi gloria legendei, ambele sunt pe deplin meritate, datorită muncii sale încrâncenate.

Opera lui Cristofor Columb este atât de vastă încât tulbură până la entuziasm.

Câinii au lătrat şi vor mai lătra, dar caravelele au trecut.

1) Această carte a apărut în anul 1928.

„A-INDEX DE TERMENI MARINĂREŞTI

AFRETA (a) – a închiria un vas pentru transportul de mărfuri.

ALIDADĂ – dispozitiv ataşat la diferite aparate, care serveşte la măsurarea unghiurilor.

ARBORADĂ – ansamblu format din catargele şi vergile unui vas.

ARTIMON – catargul de la pupa al unei nave cu pânze. ASTROLAB – instrument folosit pentru măsurarea poziţiei aştrilor şi a înălţimii poziţiei lor deasupra orizontului. AZIMUT – unghi pe care fi face un plan vertical fix, de obicei planul meridian al unui loc, cu un plan vertical care trece prin locul respectiv şi printr-un punct dat.

B

BABORD – partea stângă a unei nave, după direcţia înaintării.

BALANSINĂ – parâmă de metal sau de cânepă care susţine vergile încrucișate ale catargului unei nave cu pânze. BASTINGAJ – totalitatea chesoanelor, dulapurilor sau ras-telelor în care se păstrează efectele echipajului pe o navă. BOCAPORT – deschizătură în punte, prin care se încarcă mărfurile pe navă.

BOMPRES – catargul din vârful prorei unui vas cu pânze, foarte puţin înclinat în sus.

BRIGANTINĂ – 1. navă cu pânze, de dimensiuni mici, cu două catarge; 2. pânză de corabie de formă trapezoidală fixată pe catargul unei astfel de nave.

Onorurile aduse cenuşei lui Columb – pictură de Marin Marie

CRISTOFOR COLUMB

BRIZANŢI – valuri care se sparg producând spumă şi care semnalează adâncimea mică a apei sau prezenţa unui banc de nisip ori de pietriş.

BULINĂ – parâmă pentru manevrarea pânzelor inferioare ale

unei nave cu pânze.

CALAFAT – câlţi sau cârpe destrămate îmbibate cu catran, cu care se astupă crăpăturile la bordajele şi la punţile de lemn ale vaselor; persoană care execută această operaţie. CANEVAS – reţea de meridiane şi paralele trasate în vederea alcătuirii unei hărţi.

CAP – unghiul longitudinal pe care-l face nava pe direcţia de mers cu direcţia nord.

CARACĂ – vas portughez de mare tonaj (1.000 – 1500 tone), destinat transportului de mărfuri.

CARĂ VELĂ – corabie cu pânze, rapidă, folosită în trecut de spanioli şi de portughezi pentru călătoriile lungi. CARDAN – sistem de suspensie sau de articulaţie, care permite mişcarea în toate sensurile.

CARENA (a) – a aşeza o navă pe o coastă pentru a o repara.

CARENĂ – partea exterioară a corpului unei nave, care se găseşte sub linia de plutire.

CART – 1. serviciu de patru ore, executat permanent pe schimburi, la bordul unei nave, de membrii echipajului; 2. a 32-a parte din roza vânturilor, adică llol/4. CASTEL – fiecare dintre construcţiile situate deasupra punţii superioare a unei nave.

CONJUNCŢIE – poziţie a doi aştri care, la un moment dat, au aceeaşi longitudine cerească.

CONSOLĂ – element de construcţie care iese cu unul dintre capete în afara punctului de sprijin, având rolul de a suporta o sarcină pe latura orizontală superioară. CVADRANT – instrument de precizie format dintr-un sfert de cerc gradat, întrebuinţat pentru măsurarea unghiurilor.

COLECŢIA CUCERITORII

*: „D

DECLINAŢEE – unghiul format de Ecuatorul ceresc cu raza vizuală care duce spre un astru sau spre un punct de pe cer. DEVIAŢIE – unghiul format de direcţia Polului Nord magnetic cu direcţia nord indicată de acul magnetic al busolei, la bordul unei nave.

DEVIAŢIE MAGNETICĂ – unghiul format de direcţia acului magnetic cu direcţia geografică nord-sud, datorită faptului că polii geografici nu corespund cu cei magnetici.

E

ESTIMA – determinare a punctului în care se află o navă pe glob,

ţinând seamă numai de drumul şi de viteza acesteia.

FUNGĂ – parâmă care se foloseşte la ridicarea sau coborârea unei vele.

G

GABIE – platformă orizontală fixată în vârful unui catarg şi folosită ca post de observaţie sau ca loc de unde se manevrează parâmele.

GLOBIGERINĂ – animal care aparţine unei specii de foraminifere cu cochilia perforată şi împărţită în mai multe camere sferice.

GREEMENT – ansamblu format din catargele, velele şi parâmele unui vas.

H

HABITACLU – suport nemagnetic al busolei marine; calotă care acoperă busola.

HOBANĂ – coardă pentru susţinerea catargelor.

HULĂ – mişcare ondulatorie a suprafeţei mării, urmând după o furtună sau după o briză puternică ce a bătut mult timp în aceeaşi direcţie. 14, „... „... «,!; „4, „.>

CRISTOFOR COLUMB 269

L

LIMB – marginea gradată a scării unui instrument de măsură.

LOCH – instrumentul cu care se măsoară distanţa străbătută de o navă şi viteza ei de deplasare.

M

MURA – parâmă folosită pentru a trage spre provă colţurile inferioare ale velelor pătrate.

N

NARA – piesă metalică *în* formă de tub, amplasată pe puntea sau pe bordajul unei nave, prin care trece lanţul ancorei de pe punte în afara bordului.

NOCTURLAB – instrument folosit mai demult pentru a cunoaşte, în orice moment al nopţii, poziţia Stelei Polare în raport cu Polul Nord şi pentru a calcula ora pe timp de noapte.

PESCAJ – adâncimea de scufundare în apă a unei nave, măsurată până la linia de plutire, care variază în raport cu încărcătura.

PINULĂ – orificiu într-o placă, ce serveşte la stabilirea

aliniamentelor.

PORTULAN – hartă de navigaţie folosită în Evul Mediu. PRORĂ (PROVĂ) – partea din faţă a unei nave. PUPĂ – partea din spate a corpului unei nave.

R

RELEVMENT – unghi în planul orizontal format de o direcţie de referinţă şi direcţia unui punct oarecare (respectiv a unei nave).

RUMB – unitate de măsură pentru unghiuri, folosită la roza vânturilor, egală cu a 32-a parte dintr-un cerc.

COLECŢIA CUCERITORII

SABORD – deschizătură în pereţii laterali ai unei nave folosită mai ales pentru scurgerea apei acumulate pe puntea superioară şi pentru operaţiile de încărcare şi descărcare. SCOTĂ – parâmă folosită pentru fixarea colţului de jos al unei vele pe o navă cu pânze.

SONDĂ – instrument folosit pentru măsurarea adâncimii apei, recoltarea de de probe de pe fundul apei, etc. STRAI – parâmă de oţel sau de cânepă cu care se leagă partea superioară a catargului de proră.

TENDĂ – apărătoare de soare sau de ploaie, făcută din pânză.

TERŢAROLA – porţiune dintr-o velă care poate fi strânsă prin înfăşurare pentru a reduce suprafaţa pânzei expusă vântului, când acesta depăşeşte o anumită forţă. TEUGĂ – construcţie situată deasupra punţii superioare, la prora unei nave, în interiorul căreia sunt amenajate magazii şi, uneori, locuinţe pentru echipaj.

TRTBORD – bordul drept al unei nave, partea din dreapta în direcţia de mers. TRINCHET – catargul de la prora al unei nave cu pânze.

VELATURA – totalitatea velelor unei nave cu pânze. VELIER – corabie cu pânze.

VERGĂ – bară (de lemn sau de metal) aşezată perpendicular pe catargul unei corăbii, pentru a susţine velele. VINCI – dispozitiv folosit la bordul navelor pentru deplasarea unei sarcini în plan vertical.

Cuprins

A PATRA EXPEDIŢIE
63
195
Tipărit în România